

2.37

168

28  
544-5

# D. Jose Tannel.

6 = 2.3  
8 = 2<sup>3</sup>  
14 = 2.7

m.c.d = 2

187 4/13  
154 4/13  
0

6:2 = 3  
8:2 = 2<sup>2</sup>  
14:2 = 7

m.l.m = 2.2.2.7 = 2<sup>3</sup>.7

pa  
tio

oo  
pa  
ne  
ro  
ton  
co  
cho

pa pa

pa  
papa  
pepe  
ramo

ro  
adi

ma  
wa  
ra  
na

ma  
cha  
la  
na  
ra  
ta  
za  
tu

madrya  
comata

mago  
majo

maga  
maja  
mana  
mano  
mata





# MEMORIA

SOBRE LAS VENTAJAS E INCONVENIENTOS QUE RESULTAN DE LA PRESENCIA  
DEL TRATADO DE EL BRANCO DE LA LINEA NOROCCIDENTAL DEL NORTE  
DE LOS ESTADOS UNIDOS Y CALIFORNIA

POR NAVALCARRA Y AVILA,

Escritor y profesor de Leyes en el Colegio de San Carlos,  
y Abogado en el Tribunal de Comercio de San Carlos.

EN EL AÑO DE 1855

EN SAN ANTONIO SACRAMENTO DE LOS RIOS,

impreso y mandado imprimir y publicar por la misma Sociedad  
en el mes del 20 del mismo año.



MADRID:

DE LA IMPRENTA NACIONAL.

1855.

ht. n° 34560

C.B. 1100973





~~28~~  
~~Primer~~  
Av. 1  
3

# MEMORIA

SOBRE LAS VENTAJAS Y BENEFICIOS QUE RECOMIENDAN LA PREFERENCIA DEL TRAZADO EN EL TRAYECTO DE LA LINEA FÉRREA DEL NORTE ENTRE MADRID Y VALLADOLID

## POR NAVALGRANDE Y AVILA,

redactada y presentada á la Sociedad económica de Amigos del Pais de Avila, y leida en sesion extraordinaria de 16 de Agosto

POR EL SOCIO DE NUMERO

**DON ANTONIO ZAONERO DE ROBLES,**

*aceptada y mandada imprimir y publicar por la misma Sociedad en sesion del 25 del mismo mes.*



**MADRID:**

EN LA IMPRENTA NACIONAL.

**1855.**



# MEMORIA

SOBRE LAS FORTALES Y DEFENCIONES DE BARRERAS EN LA PENINSULA  
DEL TRAFICO EN LA DIXEA ANTERA DEL YORIN  
ENTRE MADRID Y VALLADOLID

## POR NAVAJGRANDE Y VALIA.

Imprenta y encuadernación de la Sociedad de Imprenta de la Península de Madrid  
y de la Sociedad de Imprenta de la Península de Madrid

POR EL SOCIO DE VERRIO

## CON ANTONIO RAMONERO DE ROBERTO

Imprenta y encuadernación de la Sociedad de Imprenta de la Península de Madrid  
y de la Sociedad de Imprenta de la Península de Madrid



MADRID

EN LA IMPRENTA NACIONAL

1873



---

---

## INTRODUCCION.

**E**N los críticos momentos, en que el Gobierno de S. M., dando cima, venturosamente para Castilla, al grave y colosal negocio de los ferro-carriles, amenaza por momentos la solucion altamente vital para Avila, del trazado definitivo entre Madrid y Valladolid en la línea del Norte, es sobremanera urgente la reunion y demostracion razonada de los fundamentos en que esta capital ha cimentado las justas esperanzas de ser favorecida por el paso de la via férrea, adoptándose el trazado por Navalgrande, para el paso de las montañas divisorias de las dos Castillas.

Llenos de confianza, y de la justicia que tales esperanzas ha nutrido entre nosotros, acometemos esta empresa; creyendo además que en la lucha de pretensiones encontradas, nada mas noble que presentar franca-

\*

mente al público debate todos los datos, todas las razones que evidencien la preferencia del trazado de mas beneficios, antes que llegue á su fallo tan trascendental negocio.

El fundamento de esta manera de pensar nuestra, es harto sencillo y lógico. Los estudios han sido necesarios al Gobierno y á los empresarios: al primero, para poder juzgar con suficientes antecedentes la mayor conveniencia de tal ó cual direccion; y á las empresas para conocer la facilidad ó dificultad de la ejecucion de las obras, y calcular, sobre bases ciertas, el interés del negocio. El Gobierno tambien debia adquirir un conocimiento pleno de estas dificultades, para en su vista formar los presupuestos mas aproximados del coste por uno ú otro punto, y mirar por los justos intereses de las empresas en todo aquello que no fuesen perjudicados los de la Administracion pública, que le está encomendada. Porque opinion nuestra es, y muy generalmente recibida, que no deben los Gobiernos, ni en esta ni en ninguna clase de empresas de interés público, poner en riesgo los grandes capitales que se dedican á realizar los proyectos de general y conocida utilidad.

Mas los estudios científicos por sí solos ¿pueden satisfacer estas necesidades? No por cierto. Ellos darán minuciosa y detalladamente razon de las distancias, de los accidentes del terreno, de las obras para vencerlos necesarias, su coste aproximado; y servirán en fin para formar el presupuesto de gastos, que



no es sino la mitad de lo necesario, para proceder concienzudamente á determinar el punto de mas ventajas, el de mayores rendimientos, y de mas ganancia por consiguiente. Esta segunda mitad del expediente instructivo, digámoslo así, puede muy bien llenarla el Gobierno, que debe tener en sus manos la proporcion de ilustrarse suficientemente sobre todos los puntos en que debe serlo antes de decidir definitivamente un asunto de tan gigantescas consecuencias; pero *no hay duda que cuantos contribuyan de buena fe y con sana intencion, y leal y franca voluntad á ilustrar estos puntos*, todos donde ha de descansar la justicia de tal decision, *sirven grandemente al mismo Gobierno*; sirven igualmente á la causa del bien público, y sirven simultáneamente á los intereses justos de las empresas, que apoderándose de cuanto pueda rectificar sus cálculos, llegarán bien ilustradas á entrar con plena seguridad en negocios, que de otro modo podrian inspirarles recelos, y retraerlas de su aceptacion. Así lo tiene manifestado el mismo Gobierno en el asunto de que vamos ocupándonos, cuando presentó á S. M. el decreto de 29 de Diciembre último, y aquellas disposiciones no son mas que el resultado de estas mismas convicciones; pero mas terminantes son aun las palabras de la Real órden circular del Ministerio de Fomento de 8 de Agosto actual.

Con tan sólidos fundamentos hemos creido que adoptamos el camino mas recto, mas seguro y mas natural al entrar en una materia, que tratada con la sobriedad y circunspeccion que merece, ha de esclarecer-

se mucho por los medios competentes de la discusion bien razonada. Tal es nuestro objeto, que llenaremos del mejor modo que posible nos fuere, en nuestro bien intencionado, leal y desinteresado empeño.

*Examen comparativo de los diversos trazados  
posibles.*

Dos trazados ó direcciones son los que hoy se presentan aceptables con mas ó menos ventajas, desde la Côte á la capital de Castilla la Vieja: el uno *pasando por Guadarrama y Segovia á Arévalo*, ó *á Arévalo sin tocar en Segovia*: el otro, *pasando el puerto por Navalgrande, y viniendo por Avila á Arévalo*; y *ambos desde Arévalo á Valladolid*.

La comparacion de las dificultades de la ejecucion de uno ú otro, es lo que se ha hecho por las ilustradas Comisiones que se han ocupado de los estudios; este

punto por tanto no es de nuestra incumbencia, ni somos competentes para tocarle, ni admite hoy en nuestro sentir discusion de ninguna clase. La ciencia ha hablado ya, y su voz imparcial será oída del Gobierno, y acatada por los mismos interesados en los diversos trazados que se desean, y se procuran.

Lo que á nosotros cumple, lo que acometemos con toda fe, es la demostracion de las irrefutables razones que apoyan nuestro convencimiento antiguo, y que recomiendan soberanamente la adopcion del trazado ó direccion de la via férrea *desde Madrid, pasando los puertos por Navalgrande; y cruzando por la provincia de Avila, y esta capital hasta Arévalo, marchando desde allí á Valladolid*, con los demás puntos intermedios que ya son conocidos en todo este trayecto por el resultado de los estudios repetidos, en que se han ocupado dignísimos y muy ilustrados Ingenieros.

La mayor importancia *política* de esta direccion está tan al alcance de cualquiera que conozca someramente los puntos que han de atravesar ambos trazados, que casi es inútil insistir en la demostracion. Y si, como puede suceder, Segovia fuese excluida de entre aquellos por imposibilidad ó dificultades de enormes gastos, entonces sería hasta un absurdo querer poner en comparacion ambos proyectos. *Al Gobierno importa, y al país interesa sobremanera*, que estos trazados de grandes líneas crucen ó toquen el mayor número posible de pueblos de comunicaciones conocidas y necesarias de pueblos de produccion y movimiento comercial, de comarcas abundantes en productos exportables, y el mayor número de pueblos importantes como centros de los círculos administrativos; por cuyo solo contacto se facilitará extraordinariamente la accion, que el Gobierno necesita

impulsar cuanto pueda para ver los justos y saludables resultados de sus desvelos y bien meditados disposiciones. Entra por mucho en esta parte del interés público, y del Gobierno mismo, la notable diferencia en los gastos necesarios para cada proyecto; y mucho mas si comparadas las diferencias de los sacrificios, se viese que no podian jamás estos ser recompensados suficientemente por las ventajas positivas del porvenir.

A estos puntos, pues, concretaremos nuestro discurso de aquí en adelante, y procuraremos con un método sencillo poner al alcance de todas las comprensiones la fuerza de razon y de conveniencia pública, que ha de arrastrar la línea del Norte por nuestro suelo, dirigiéndola por nuestra antigua capital.

Nuestras razones serán fundadas en datos irrecusables, que, si no fuesen documentos auténticos, tendrán todo el fondo de verdad que cabe en los cálculos bien basados en materias estadísticas, de suyo expuestas á inexactitudes; mas procuraremos salvar este escollo adoptando, en caso de duda, el camino menos expuesto á errores de ulterior resultado. Así que, en todas las suposiciones que partan de datos variables, preferiremos tocar el extremo de la sobriedad y de la timidez, á incurrir en la nota de exagerados.

Tarea es la que hoy emprendemos mas ruda que lo que parece á primera vista; mas la necesidad aconseja no rehuirla, á pesar de todo, y los que conozcan lo expuesto del trabajo, sabrán apreciarle en lo que vale nuestra intencion.

Ya antes de ahora se han expuesto con algun determinimiento las circunstancias especiales que hacian *hasta necesaria*, segun la opinion de entendidos profesores, la direccion de la línea del ferro-carril del N. por Avila.

Entonces se ha considerado con algun detenimiento *su posicion geográfica* con respecto al resto de las provincias del antiguo Reino de Castilla y Leon y las de Extremadura, con cuyas montañas divisorias confina por el S. O. de su provincia. Su situacion privilegiada, en el centro de la Península y á las puertas de la capital, la ha marcado siempre y necesariamente como punto de paso y travesía para las comunicaciones generales, que cruzasen desde las columnas de Hércules hasta el mar Cantábrico; y en prueba de esta verdad, se ha visto que en medio del mal estado general de nuestras comunicaciones interiores, Avila ha tenido siempre abiertas del mejor modo posible en sus recursos, las vias que por su centro han dado paso para Madrid y las provincias del Norte, á las que se hallan en su torno al S. O. y O.; contando por tanto con medios en este género, que, si bien imperfectos y descuidados, han ofrecido mil ventajas sobre los escasísimos de otras capitales de la misma importancia y categoría. Y en efecto, ¿qué direccion han llevado siempre los trasportes que, desde Madrid y desde las provincias de Rioja y Vascongadas, Santander, Asturias, Galicia y toda Castilla, se han hecho para todas las de Extremadura, que se acercan desde la línea de Plasencia al O. sobre las fronteras de Portugal? La demostracion de esta necesidad imperiosa inspiró la apertura del puerto del Pico y la construccion de la calzada, que vino á incorporarse á la de Castilla, cerca del puerto de Guadarrama: esta misma necesidad reconocida, dictó la direccion por Avila de la carretera de Vigo; esa misma necesidad aconsejó la que se practica por el puerto de Villatoro en medio de aquellas, hácia Bejar y el confin Lusitano; y esa misma hizo que el Gobierno supremo declarase importante y preferente la

carretera proyectada hasta Villacastin, sin que se haya olvidado facilitar, como la escasez de recursos lo ha consentido, el paso á las provincias de Mediodía por las montañas que al S. ciñen la antigua demarcacion de Castilla la Vieja. De manera que, puede decirse, sin faltar á la exactitud, que en un sistema general de comunicaciones bien meditado y realizado competentemente, Avila sería necesariamente (como es hoy) un centro cruzado por una estrella de caminos, que desde ella partirian á todos los puntos de la Monarquía.

No há muchos dias decia un ilustrado escritor público y conocido Ingeniero español en una cuestion muy análoga, las siguientes palabras: «La necesidad de las »comunicaciones se prueba casi siempre en los países »algo civilizados por la existencia de anteriores comunicaciones:» y esta prueba que Avila ofrece, no de hoy ni de ayer, sino de inmemoriales tiempos, acaso desde su existencia, habla muy alto en favor de la necesidad de traer por ella la comunicacion general que ha de servir á tantas provincias, como la línea del Norte debe servir siendo convenientemente dirigida.

Al llegar aquí, naturalmente se va nuestra imaginacion á comparar estas ventajosas circunstancias con las particulares de Segovia, que se presenta en competencia; ¿y qué hallamos? Un aislamiento necesario, que tiene su origen en su misma desventajosa implantacion. Asentada al pié de casi impracticables sierras, nunca ha tenido otra via franca y expedita, ni otra calzada que la que á costa de sacrificios enormes, se trazó para el servicio de los Reales sitios que la acompañan al abrigo de los puertos por donde se abrió paso para la Corte. Por consiguiente nada tenemos que decir, despues de presentados ambos puntos de comparacion; mucho menos

cuando hasta hoy, en lo que sabemos del estado de la cuestion del trazado, no tenemos motivos para creer posible la direccion de la línea por el rincon donde está situada aquella digna capital. Y si en la competencia de ambas, tantas recomendaciones puede presentar Avila en su favor propio, ¿qué no podremos decir, cuando se tratase de echar la línea por entre ambas capitales sin tocar en ninguna? ¿Tendria este proyecto nada de recomendable para quien conozca los verdaderos intereses del Gobierno y de la buena administracion que ya hemos indicado? Cuanto digamos pues en adelante de la direccion por Segovia, debe entenderse con mayor razon dicho, de la direccion por Villacastin ó sus inmediaciones, como altamente impolítica, y sobremanera inconveniente en nuestro juicio.

Tal direccion tocara en el enorme inconveniente además, de no presentar objeto ninguno de los que debe proponerse todo sistema bien entendido de comunicaciones; y mucho mas en un país tan atrasado como el nuestro, y tan necesitado de estos medios, que le den vida y el impulso conveniente para seguir el movimiento general de la culta Europa; y en fin, privaria al Gobierno de poderosos elementos de accion, que no le sobran: al país, de la facilidad y economía de trasportes, que espera; y á la *via misma*, de los cuantiosos recursos y productos grandísimos, que debe llamar esta línea sobre sí en la direccion justa; por tanto no la creemos posible, y así no entraremos en refutaciones serias acerca de ella; y solo haremos en términos generales el paralelo entre la de Navalgrande y Avila; y la que del Guadarrama toque en otros puntos mas inclinados á la misma cordillera divisoria de las Castillas.

Esto nos ocupará en los siguientes razonamientos,



terminando con las graduaciones de productos que la direccion que defendemos hará necesarios, y que son la razon primera de su preferente adopcion, no siendo á la vez desatendibles todas las de otro género, que brevemente nos detendremos en considerar.

### *Consideraciones generales.*

En la concesion de un camino de hierro, así como en la direccion de su trazado, siempre se encuentran enfrente, desde luego, dos intereses; que deben caminar en armonía, si ha de presidir á su resolucion la justicia, y venir á feliz cima el proyecto en sus resultados: el interés público, y el interés de la compañía concesionaria. Ni uno ni otro deben mirarse con desden, pues las consecuencias no lo permiten por la gravedad que pueden tener desde los primeros pasos.

El interés *público reconocido*, es tan de necesidad, como que estas obras exigen enormes sacrificios, que pueden poner en conflicto sério muchos y respetables intereses particulares; y es una ley del Estado, que estos no puedan traerse al trance duro de ponerlos en riesgo de ninguna clase, sino por causa de *utilidad pública bien reconocida*. Las expropiaciones, que han de comenzar con las primeras obras, son el primer punto grave, que reclama toda meditacion, toda la mas escrupulosa diligencia, para investigar, comparar y resolver con justicia



el trazado sobre todos conveniente; porque claro es, que mientras el Gobierno dude acerca de esta circunstancia, no podrá estar seguro de que no causó *perjuicios innecesarios* al interés de los particulares. Y hé aquí otro punto, que merece tambien ser mirado detenidamente; pues el coste de las expropiaciones puede ser diferente en gran manera, adoptando uno ú otro trazado, segun la naturaleza y cualidades diversas de los terrenos acometidos por la línea.—Que por todas estas consideraciones debe ser otorgada la preferencia al trazado de *Navalgrande por Avila*, no tenemos motivos de dudarle, y en el discurso de nuestro trabajo aparecerá evidentemente demostrado.

El interés de la empresa es el otro que se presenta á la vez, y este es tambien de suma entidad, porque ya dejamos sentado, que ningun bien resulta al Gobierno ni al público servicio, de la ruina de las empresas en esta clase de negocios.—«Yo no creo—decia un »ilustre Diputado de las Cámaras francesas, hablando de »estas concesiones—yo no creo que sea de una buena »Administracion el conceder á una empresa un camino »de hierro, cuya utilidad no esté suficiente y evidente- »mente demostrada. ¿Cuál sería la consecuencia de tal »concesion? La ruina de la empresa: capitales conside- »rables hundidos sin remedio: terrenos robados á la »agricultura, y reducidos á la improduccion por una »expropiacion inmeditada; y un golpe terrible al espíritu »de asociacion.»—Estas máximas generales queremos nosotros que sean aplicadas fielmente en el caso que nos va ocupando; y por este deseo puro y ferviente que sentimos dentro de nuestro pecho sediento de justicia; por este solo deseo hemos creido llegado ya el momento oportuno de venir con nuestros pobres datos

y escasos recursos á contribuir, por nuestra parte, al debido esclarecimiento de la gravísima cuestion que va á ser resuelta al declarar cuál ha de ser la direccion que desde Madrid á Valladolid lleve la línea del Norte, porque sea la mas conveniente al interés público: porque sea la mas aceptable por sus ventajas: porque sea la que mejor corresponda á los sacrificios cuantiosos que exige su construccion; porque sea en fin la que mas en armonía esté con la suma de necesidades que debe cubrir, y pueda desde luego presentar resultados mas prósperos al país, á la Administracion y á la empresa. Todas estas cuestiones ó problemas, va á resolver el Gobierno en un decreto que marque los puntos intermedios de este trayecto; y nosotros vamos á ofrecerle nuestra insignificante ayuda en lo árduo y trascendental del negocio.

El interés del Gobierno, ó mas bien dicho, el verdadero interés público en las dos direcciones que vamos á comparar en lo que merezcan serlo, está seguramente en la mayor facilidad de construccion de la línea, y en que esta pueda servir los mas puntos posibles de donde pueda sacar ventajas, ya para las verdaderas necesidades de la accion administrativa, ya para los positivos rendimientos de la via; en cuyo último interés está tambien asociado el de la empresa concesionaria. Vamos por orden ocupándonos de uno y otro.

Cuanto mayor número de pueblos, y mas considerables por su poblacion, riqueza y recursos de comunicaciones con puntos de produccion segura pueda atravesar la línea, tanto mayores servicios prestará al país, tanto mayor auxilio prometerá al Gobierno, y tanta mas utilidad brindará á los concesionarios. Poco importa en este concepto algunas leguas de mas ó de menos

en el desenvolvimiento del proyecto, si por otro lado, como de seguro aquí acontece, las obras de arte necesarias en el sentido de la línea mas corta hacen subir enormemente el presupuesto de gastos, sin aumentar el de los beneficios. Hemos dicho que nos abstendremos cuidadosamente de tocar estos extremos, que pertenecen exclusivamente á la ciencia, que prepara su fallo, y no faltaremos á nuestro ofrecimiento. Mas, siéndonos conocidos por comun voz y conforme opinion los dos proyectos de trazado que mas probables se presentan, de ellos haremos las comparaciones que de la naturaleza del país y circunstancias de los pueblos y comarcas por donde ha de ser llevado cada uno, se desprenden voluntariamente. El trazado por Guadarrama y Villacastin, á Arevalo, debe cruzar pueblos, que (aun contados los del radio de una legua de cada lado de la via) no pasarán de 22, y todos de levísima importancia, siendo los mas notables acaso, el Espinar y Villacastin, cuya poblacion no pasa de 900 á 4,000 almas; y deja á sus lados á 7 y 5 leguas de distancia á dos capitales de provincia, que tendrán necesidad de ramales, en la direccion que mayores ventajas pueda ofrecer. Este nuevo gasto es una nueva dificultad, un nuevo inconveniente para la produccion de la línea, que nunca será servida con la prontitud y abundancia de surtido, que si fuese buscando los puntos de concurrencia.

Alejándose de Avila, sin acercarse lo bastante á Segovia, para servirla completamente, ¿qué se propondria el Gobierno? ¿Huir de los centros naturales de comunicaciones necesarias, que debe buscar ahincadamente para ayudar al mayor número de provincias, que claman por salidas para su riqueza? ¿Privarse de los copiosos recursos que la línea puede suministrarle en la

esfera de la accion y mecanismo administrativo, acercándose naturalmente á facilitar desde Avila el uso de las calzadas que de ella parten para Extremadura por el puerto del Pico, para Bejar y Baños y otras comarcas muy atendibles por el puerto de Villatoro; y que sin esta comunicacion general permanecerán aisladas y arrastrándose en la carencia, por las dificultades y precio enorme del arrastre de sus ricos frutos? Estos gravísimos inconvenientes ofrece á primera vista ese nuevo trazado del centro entre Avila y Segovia, cien veces menos aceptable, por su insignificancia política y económica, que el de Segovia á Valladolid, si el terreno no ofreciese las dificultades que de tal proyecto han hecho desistir, segun parece. De manera, que resulta, que la línea llevada por Guadarrama y Villacastin á Arévalo, sobre no servir ni á la comodidad y concurrencia de viajeros,—gran recurso de la línea del Norte que conviene no desatender,—desatendería completamente los puntos de concurrencia de producciones, dejando á estas en la misma angustia de apurada situacion en que hoy se hallan para concurrir á los mercados donde han de hallar su natural salida; y si á ellos llegaban, el coste de su traslacion hasta la línea los haria incapaces de entrar en competencia en el precio, y el mal no disminuiría por tanto.

Y ¿qué no podremos decir del coste comparativo de las expropiaciones por una ú otra direccion? Desde el puerto de Navalgrande (cuyo fácil vencimiento es cosa ya harto sabida) hasta Avila, las expropiaciones serian de un coste muy reducido, porque la naturaleza del terreno así lo exige; y aun desde Avila á Arévalo, en mucha parte no serian de valor considerable las indemnizaciones por la misma razon. Mas por Villacastin, aun

desde el Espinar comenzarian á ser de cuantía las expropiaciones, porque en esa direccion, ó se tendrán que ocupar por el camino prados de riego, ó terrenos dedicados á cultivos preferentes, ó bien heredades de buena calidad dedicadas á la produccion de trigo, que es el primer elemento de riqueza en la mayor parte del corto número de pueblos que atraviesa.

El cuadro comparativo de las poblaciones, que cada uno de estos dos trazados debe tocar ó dejar á un radio de una legua de su huella, nos demostrará estas verdades, así como la diferencia de importancia de todos y cada uno de ellos por su vecindario, riqueza y recursos con que contribuyen al Estado, y los números dirán en ciertos puntos de los que ligeramente hemos tocado, mas que todos los discursos que pudiéramos trazar con el deseo de hacer evidentes á todos, como la luz del mediodia, nuestras leales convicciones.

Apuntados estos inconvenientes en el trazado de Guadarrama por Villacastin á Arévalo; por el centro de Segovia, que quedaria próximamente á siete leguas, y Avila, que quedará á cinco leguas, viene el aumento del coste de estos ramales, que no bastaria á recompen-sar el ahorro de algunas leguas que pudiera tener aquel, aun dado el caso por un momento de que este fuese el único defecto de este trazado inadmisibile por todos conceptos.

Entremos á considerar ahora el otro trazado por Navalgrande y Avila, y aquí comenzaremos verdaderamente á exponer sobre máximas y principios admitidos sin contradiccion, nuestro propio convencimiento de lo altamente recomendable y absolutamente preferible, ya con relacion al interés público, ya con relacion á los intereses de las empresas constructoras.

Hase dicho, y es una base que no puede despreciar ni la ciencia que la ha dictado, ni el Gobierno que desea y debe promover el bien en todos sentidos; que «reconocida la indeclinable necesidad de aceptar para »la línea del Norte el trazado castellano por Valladolid, »Búrgos y Miranda de Ebro, el máximo de la perfección consistiría en atravesar las montañas divisorias »de las dos Castillas, por un punto en que pueda verificarse con pendientes suaves y con curvas de grandes »radios; en favorecer, siendo posible, á una capital de »provincia: en atravesar los mayores centros de producción, y en proporcionar las mas posibles derivaciones para líneas secundarias, que lleven todo lo mas »lejos la riqueza y la vida á otras provincias.»

Partiendo de este principio, la primera recomendación del trazado por Avila, que defendemos, consiste en haber sido la primera dirección que los estudios proclamaron como preferible en todos sentidos; y no solamente una vez, ni por la boca de un solo facultativo, sino que en reiterados ensayos salió siempre con el mismo favorable resultado. No es desatendible esta observación, y especialmente si se tiene en cuenta, que cuando tal pronunciaba la ciencia, no habian aun tenido principio las pretensiones que despues vinieron á crear rivalidades, que dieron otro sesgo y complicación al proyecto. La facilidad del paso de la cordillera divisoria de las Castillas por el punto de Navalgrande apareció desde luego sin pendientes de mas *de uno y medio por ciento y sin curvas de menor radio* que el adoptado por el Gobierno para esta clase de trazados. Así fué, que apenas conocidos los primeros estudios y sus felices resultados, fué general la aceptación que tal dirección mereció, especialmente de todas las capitales de las pro-

vincias de Castilla y sus principales pueblos, que comprendieron al primer golpe de vista, cuánto bien y cuántos recursos por ella debiera venirles; y esta es la segunda recomendacion con que se presenta esta parte de la línea del Norte. Por ella se hicieron cuantiosas ofertas al Gobierno por todas las provincias castellanas, y todas llevaban tal condicion.

Hechos son estos tan públicos, que no sería prudente detenernos en ellos, cuando hasta el carácter de oficiales han tenido, y llegado como tales á todos los ángulos donde ha podido llegar la voz del Gobierno por el periódico oficial.

Por entonces todo sonreía á *Avila*: nadie parecia disputarle el bien que debiera á la Providencia misma; mas, muy luego surgió súbitamente una nueva pretension, que trajo un nuevo proyecto, y acaso acaso como consecuencia de tal novedad, vino tambien el retraso que necesariamente ha sufrido este negocio, y las inquietudes mil que ha causado.

Confiamos, empero, en que la tardanza, lejos de traer ningun resultado adverso al éxito que anhelamos, contribuirá mas y mas á su próspera realizacion; porque cuanto mas detenido sea el exámen de las dificultades y de las ventajas, y cuanto mas tiempo haya de enriquecer con datos las comparaciones, que de justicia reclama un pensamiento de tan colosales dimensiones; así en su ejecucion como en sus consecuencias, tanto mas atinada ha de ser la definitiva resolusion, y tanto mayor acierto y seguridad llevará como sello de la justicia inflexible que ha de dictarla.

No hay motivo por tanto para el desmayo: menos para la desconfianza; y debemos solo considerar en el momento, que si el calor de un dia pudo poner en tor-

tura la verdad de los hechos, que se presentan á la vista voluntariamente, hoy nos hallamos en la hora de la reflexion; y que por mas que los intereses de localidad quieran fijar la atencion sobre el que cada una juzgue preferente, los verdaderos intereses, aquellos que, siendo el estímulo natural de los sacrificios, han de ser su legítima recompensa, serán los que levantarán su voz poderosa sobre todo otro cálculo, sobre toda otra combinacion bastarda, y *esos intereses, ese estímulo natural, esa recompensa legítima* de los sacrificios, están íntimamente ligados entre sí, y á no dudarlo, con la direccion de la via por el puerto de Navalgrande y Avila, porque así lo marca la naturaleza del terreno, que en nuestro país tiene que ser sobremanera exigente en muchas de estas obras; y porque así lo manda por consiguiente el bien público, altísima influencia ante la cual cede todo lo de interés local y secundario.

### *Exarado de Avila.*

Presupuestas las bases fijas que dejamos consignadas para determinar de una manera fundada y leal la preferencia de uno ú otro trazado, aunque en cuanto al paso mas natural, fácil y económico de la cordillera, dejemos el asunto íntegro al fallo competente de la ciencia, no podemos dejar de hacernos cargo de varios



puntos y consideraciones, que por demasiado generalizadas ya, se vienen por sí mismas á ofrecer al discurso: 1.<sup>a</sup> El *puerto de Navalgrande se presentó desde luego* de muy mas fácil ejecucion, y con suma economía en las obras necesarias á su vencimiento. 2.<sup>a</sup> Que este trazado traia natural y espontáneamente la via guiada por la misma inclinacion del terreno en busca de una capital de provincia (Avila) y de los *centros de produccion* y de comunicaciones necesarias con comarcas que podian ofrecer copiosos y constantes elementos de nutricion á la via, y además aumentaba de un modo muy notable los medios de comunicacion tan necesarios entre nosotros, facilitando por ellos al Gobierno nuevos elementos de accion en la esfera administrativa. 3.<sup>a</sup> Que el rompimiento del Guadarrama, si bien puede ser y será practicable, presupone desde luego la necesidad de varios túneles de incierto coste, pero siempre de seguro muy crecido comparado con el del paso de Navalgrande. 4.<sup>a</sup> Que el desnivel del terreno, sobre hacer imposible el paso, que se deseaba, por Segovia, arrojaba el trazado naturalmente hasta *Urraca* (es decir, á legua y media de Avila), siendo por tanto esto mismo una casi demostracion de una verdad, que para nosotros no tiene razon alguna de duda en buenos principios; es á saber: «*Que aun concedidas las ventajas del paso del puerto por Guadarrama, creiamos necesaria como natural la direccion del trazado por Avila.*»

Sobre estos particulares hablará el resultado de los estudios; pero Navalgrande se presenta desde luego, como hemos dicho, en busca de pueblos y comarcas productivas, y entra dando á la via recursos y salida á artículos de riqueza sumamente necesarios hasta para su misma construccion. Aludimos á las ricas y abun-



dantes maderas de los extensos pinares de los baldíos de Avila y montañas circunferentes de las *Navas*, pueblo de consideracion, que es uno de los que ha de tocar en su paso. Aquí comienza el interés de la via en la provincia de Avila, y no cede ni un momento hasta Arévalo en las 15 leguas próximamente que debe cruzarla. ¿Dónde comienza el interés del trazado por Guadarrama que pase por Villacastin á Arévalo? A nuestro juicio, en Arévalo, sin que tenga hasta allí otro que el que hoy está suplido bastantemente por la carretera general de Castilla, por cuyo borde deberá ir corriendo la línea férrea, segun este proyecto. Hé ahí, pues, otra ventaja del trazado por Avila; y es, que separadas las dos comunicaciones generales lo bastante á poder servirse mutuamente, ofrecen nuevos medios de comunicacion, los aumentan, y facilitan de un modo que, sin aumentar los gastos, duplican los recursos, haciéndolos extensivos á muy largas distancias; mientras unidas, y formando en el centro de las dos provincias (Segovia y Avila) un solo cuerpo, ningun nuevo medio de comunicacion añaden; y esto no lo creemos enteramente desatendible, pues creemos que el sistema de líneas de hierro *no estará mejor concebido cuando no se combine* con los medios ordinarios de comunicaciones del país. Siguiendo, pues, el trazado de Navalgrande, que desenvolviéndose con majestad por donde el dedo de la Providencia le ha marcado la huella, ha de venir en busca de la vida y del movimiento, tendremos favorecida con su poderosa influencia á la antigua capital de la provincia de Avila, por la que ha penetrado antes de tocar en la villa industrial de las Navas de Pinares, y que ha de saludar á 34 pueblos antes de salir de su territorio. ¡Avila!! Al nombrar á Avila, ya como provincia, ya



como capital, figúrasenos que se concibe vulgarmente la idea de pobreza, miseria, improduccion, aislamiento, nulidad..... Menester es por tanto que nos detengamos un momento en considerarla bajo ambos conceptos, poniendo la verdad, sin exageracion de ninguna especie, ante los ojos del que acaso nos juzgue sin cono- cernos.

La provincia de Avila, si se dice que no tiene un suelo en su generalidad muy productor de cereales, como otras de las de Castilla, sus hermanas, se dirá una verdad seguramente: mas en cambio ofrece en la variedad de su superficie, en lo accidentado de su terreno, otros elementos de riqueza, que compensan grandemente aquella otra aparente desventaja. Sus montañas renombradas estan vestidas de potentes y acreditados pinares, y de montes de ricas maderas, á las cuales no hay otra tacha que poner hoy, sino, *la falta de salida*. Los valles formados por las paralelas de estas montañas ricos de vegetacion y gozando de suave temperatura por el abrigo de las estribaciones, á cuya falda estan tendidos, ofrecen variedad de frutos de exquisita naturaleza; así como los rios que los bañan, brindan con abundante pesca, que no solo se aprecia en Avila, sino que es llevada para el surtido de la Côte y Segovia, como las frutas delicadas, que pueden competir con las mejores que produzca la Península. ¿Quién desconoce en verdad la rica *albilla de Cebreros*? ¿la guinda garrafal de Cebreros y San Bartolomé? ¿quién el exquisito aceite de El Barranco, ó sea de todo el partido de Arenas? ¿Dónde no son estimadas las frutas de invierno de las comarcas de Villafranca, Piedrahita y el Barco? ¿sus aluvias, de que tanto consumo se hace en Madrid, y en las capitales de provincia de Castilla? Avila pues como

provincia, aunque tenga un suelo en muchas partes estéril, como al rededor de su capital, tiene comarcas férricas; terrenos variados, y producciones que son de mucha estimacion, sin carecer tampoco de cosechas de cereales, que sobre sufragar sus necesidades, darán cebo á la via, que le abra las puertas, con una exportacion de crecido número de fanegas de varias especies, así como de legumbres que tambien rinde su suelo. Avila, como provincia, tiene en sus quebradas sierras el criadero de la caza de que especialmente se ha surtido Madrid desde muy antiguo, y cria con sus pastos abundantes las *terneras delicadas*, de que la corte tambien hace el mayor gasto, y los *tiernos cabritos* de incomparable gusto. Sus viñedos bastante aumentados en los partidos de Cebreros y Arenas, dan ricos vinos para el gasto ordinario, que son consumidos con preferencia en varios puntos de Castilla, y en Madrid no pocos.....

¿A qué extendernos en tan detallada revista? Con decir que la provincia de Avila, conteniendo los frutos de los climas duros, de que en mucha parte goza, cuenta con bastante copia los de las provincias meridionales; que la naranja y el limon fructifican con el olivo en su territorio, está dicho todo. Y ¿quién sabe á donde llegaría su riqueza en algunas producciones, si alentados sus hijos con el aliciente de la fácil exportacion, se dedicasen al trabajo y al cultivo, como era de esperar? Porque hoy, en Castilla, tiene honrosa disculpa la pereza; porque sabe prácticamente el labrador, sin que ninguno se lo explique, *que producir no es ganar*, si no hay quien consuma los productos; y ha visto que la abundancia de frutos le ha traído mas veces miseria, que recursos. Por eso es urgente dar á la Castilla un punto de desahogo y vida, que ella responderá con resultados que hagan ver

la potencia de su suelo y de sus hijos; por eso tambien.... nos hemos dejado llevar nosotros del entusiasmo, que tal esperanza nos alimenta.

Reanudando, pues, el hilo de nuestro discurso, ven-gamos á considerar á Avila como capital de su provin-cia, y á colocarla con nuestras manos de hijo reverente en el grado de verdadera importancia que justamente reclama y que nunca ha debido perder; pero que hoy al tocarse el punto de buscar el centro de comunicaciones mas ventajoso de Castilla con otras provincias, viene á recobrar con los intereses perdidos, digámoslo así.

La importancia de la ciudad de Avila en el presente negocio es suma, y necesita pocos encarecimientos. Téngase entendido que vamos á hablar de aquella impor-tancia que no hace ofensa á ninguna otra capital con quien se quiera entender comparada, sino que nos con-cretamos á la que nace de su situacion misma y de sus circunstancias anejas; y esta importancia no es de hoy ni de ayer; es tan antigua como su misma existencia; pero hoy de un precio incomparable y sobremanera atendible.

No vamos á trazar la historia de nuestra capital; aunque algo hablarian en su justo obsequio, aun para el punto en cuestion, las consecuencias que tal trabajo nos ofreciese; vamos á considerar, á grandes rasgos, el valor que su posicion la ha dado en todos los tiempos, con relacion, no á sí misma, sino al país en general y á las comarcas de que ha sido como la llave y el centro. Bajo tal aspecto vemos desde muy antiguo á Avila mi-rada como punto de interés sin rival. Si necesitar hemos un testimonio vivo y elocuente de tal opinion, bastaría-nos parar la mente sobre esa fábrica gigantesca, sobre esa mole robusta de sus altos muros, que conservan todo

el atrevimiento y poder de nuestros mayores en el siglo XI. ¿Qué razón, qué causa poderosa pudo resolver á tanto gasto, á empresa tan colosal á sus constructores? No se ofrece otra al buen juicio que la indisputable importancia política de la situación de la ciudad. En efecto, colocada á un extremo del reino de Castilla, como su llave por el S. O., siendo frontera del reino de Leon por el O., del reino de Toledo por el S. y S. E., importaba sobremanera darle toda la prepotencia que adquirió con la fortaleza inexpugnable entonces de sus adarves, desde los cuales veló incesante por la integridad del territorio reconquistado á costa de sangre y de tesón, y por la paz interior del país cristiano. Esta misma importancia está patentizada en mil hechos posteriores, que son monumentos de gloria á la vez para su nombre. ¿Por qué en los riesgos de su minoría fué traído á su recinto el Rey niño Alfonso VIII? ¿Por qué tanto empeño en apoderarse de ella el Rey de Leon, su tío? ¿Por qué la liga de los Grandes contra el Rey D. Enrique la eligió para consumir sus atrevimientos? ¿Por qué, un poco despues, fué en ella donde se proclamó á la Reina Católica Doña Isabel? ¿Por qué al pronunciarse Castilla entera contra los desafueros y demasías que atropellaban las leyes y derechos del pueblo, se eligió por la *comunidad* como punto de reunion su noble recinto? Para todos estos y otros acaecimientos análogos no encontramos otra razón que su importante situación, *de fáciles y naturales comunicaciones con Castilla, de que siempre fué parte; con Leon por su vecina Salamanca; con Toledo por sus montañas del S., y con Extremadura por las de S. O.*

Pues esa misma conserva hoy, tanto mas digna de ser considerada, cuanto que hoy no se trata de defender, antes bien de abrir y facilitar el paso á los hombres,

al comercio, á la civilizacion, que desea extenderse libremente como la luz por la atmósfera; y tanto mas aun, repetimos, cuanto que al ofrecer hoy Avila toda aquella importancia de los tiempos belicosos, la presenta aumentada y muy mejorada por las vias, que á costa de sacrificios tiene abiertas en todas direcciones que han sido necesarias. Extremadura tiene su paso á la Côte y provincias del N. por el puerto del Pico y Avila; Bejar, esa ciudad *Manchester de Castilla*, tiene acceso fácil á las vias generales para extraer sus géneros y para importar sus primeras materias por el puerto de Villatoro y Avila; la carretera de Vigo pasa por Avila, y los trasportes que desde las provincias de Galicia, Asturias y Vascongadas se hacen para gran parte de la de Extremadura hasta Zafra, todas cruzan de tiempos antiguos, y como por instinto, por Avila. Por eso *la via que por Avila venga, sobre acercarse á los centros de produccion, que quedarian aislados con otro trazado, y sobre favorecer á una capital mas de provincia*, será la que lleve la vida y el movimiento á mas largas distancias, y la que traerá las derivaciones mas fáciles y menos costosas y en mayor número para líneas secundarias, que extiendan los beneficios de la general incalculablemente. Esta es una ventaja exclusiva de este trazado, y de esa inclinacion benéfica que sin aumento de distancia considerable ni de coste, pondrá á la línea en contacto con provincias de suma importancia y de comarcas de aventajadas producciones. Cuanto se huya de este desenvolvimiento natural, ciñendo la *via* á las cordilleras divisorias de las Castillas, sería privarla de recursos y dejar al país en el aislamiento poco mas ó menos que hoy tiene, sin favorecer por otro lado á intereses que merezcan ser considerados, porque los pueblos de productos de la provin-

cia de Segovia todos quedarán á igual distancia de la línea en cualquiera de los dos trazados probables, y todos ellos mirarán siempre su punto de salida por Arévalo, donde hoy le tienen. Ni ¿qué recursos, qué beneficios se buscarían por el lado N. E., adonde se inclinaba la línea? ¿Qué comarcas hay de producciones notables á que dar salida por esos puntos? Las que hay entre las carreteras de Castilla y la de Francia, que en su mayor parte son las montañas divisorias. Y á la vez resultaba que todos los medios de comunicacion se venían á reunir en una estrecha zona, que para nosotros sería un absurdo y un *desperdicio* de cosa tan preciosa, y de que tanto necesitamos, y esto es harto grave para ser hoy desatendido por el Gobierno.

Con estas solas y breves reflexiones estamos persuadidos de que nadie llamará á duda la importante preferencia del trazado, que *por Navalgrande venza los puertos; y por Avila se dirija á Arévalo y Valladolid*; como el que, reuniendo todas las ventajas que hemos presupuesto para el trazado que haya de obtener la predileccion del Gobierno y del país, merecerá, á toda ley, la calificacion de ser el *mas perfecto*. Viniendo asimismo á resultar, que será el *mas útil*, y por consiguiente aquel en cuya adopcion quedarán salvos todos los principios de justicia que deben tenerse en cuenta en asunto de tanta trascendencia; y no para un solo dia, sino para todo un porvenir de tantas provincias, y de la nacion entera que ha de sentir sus inmensos beneficios.

Todas estas reflexiones, pues, conspiran á proclamarle como *el primero en el interés público y en el del Gobierno por consiguiente*; y que debe serlo igualmente en el interés de las empresas concesionarias ó constructoras, de allí mismo se infiere; pero es el punto adonde



vamos derechamente á entrar, como el que, despues de las anteriores consideraciones generales y obvias que hemos estampado con pleno conocimiento de su verdad y de su fuerza irresistible, ha de coronar nuestro empeño con la demostracion matemática de los rendimientos que tal trazado ha de atraer sobre la línea, nutriéndola á satisfaccion de los que de sus utilidades han de prometerse la recompensa de sus sacrificios, y los intereses del enorme capital arriesgado en tan grande empresa. Este será el objeto nuestro en lo restante de esta Memoria, en que los números darán las razones de nuestro justo empeño; y si los datos que han de servirnos de fundamento, no tuviesen toda la exactitud necesaria, tendrán aquella que hemos alcanzado á obtener, y sírvanos de excusa la dificultad de encontrar la verdad fija y entera en puntos que reclaman el auxilio de los trabajos estadísticos, expuestos, como hemos dicho, á tantos riesgos de inexactitud.

Hasta aquí hemos presentado con la sencillez que la razon y la verdad tanto apetecen, las consideraciones generales que hacen resaltar naturalmente las ventajas

indisputables del *trazado por Navalgrande y Avila* sobre cualquier otro de los que han sido objeto de estudio de las ilustradas Comisiones científicas, cuyo resultado ansiosamente esperamos. Quédannos empero algunas otras que traer á careo, porque nada será supérfluo en este negocio, si puede contribuir á ilustrarle en lo mas mínimo. Así que, antes de entrar en la demostracion por guarismos de la verdadera *incalculable importancia* de esta direccion, queremos hacernos cargo de cuantas razones se nos presenten, si bien aparezcamos algo prolijos y nimios en el particular; porque fácil será conocer, que en esta clase de trabajos no cabe una regularidad metódica inflexible, ni nuestra tarea lleva otras pretensiones que el poner á la vista de la manera mas palpable la verdad de que parten nuestras desinteresadas convicciones.

Hemos considerado á Avila, ya como provincia, ya como capital, digna de ser grandemente atendida en el vital negocio del *trazado*, tanto por el Gobierno, por los bienes inmensos que puede procurar *por su medio* á extensas y ricas comarcas, llevando la vida con suma facilidad á largas distancias, y aumentando prodigiosamente los elementos de accion que no le sobran; cuanto por las mismas empresas: algo no obstante añadiremos á las anteriores observaciones. No hace mucho que una Corporacion respetable cuanto ilustrada, presentó al Gobierno un razonado informe en el punto grave de *lineas de caminos de hierro en nuestra Nacion*, y fijaba dos bases principales, como punto de partida para las concesiones oportunas, con las cuales estamos plenamente de acuerdo, y sobre las cuales viene girando desde el principio este nuestro trabajo.

Convenimos en que «una linea de camino de hierro que

*pueda procurarse por sí misma la nutrición, al menos por un largo período, desde luego es aceptable, y útil, y conveniente.»* Convenimos asimismo en que *«las líneas de vías ferradas deben estar combinadas con los medios ordinarios de comunicación del país;»* y tanta es nuestra convicción acerca de esta necesidad, que cabalmente sobre ella hemos fundado todas nuestras reflexiones, y de ella hemos sacado las ventajas de *nuestro trazado preferente* como el único capaz de prodigiosos resultados, y la inutilidad respectiva de cualquiera de los otros que pudieran presentarse, desde el Guadarrama ó derechamente á Valladolid; ó pasando antes por Arévalo, aunque este último en Arévalo tomaría su primera importancia.

Aplicando á la *línea del Norte* en general estas *dos bases*, y de cualquier modo que se la considere, es indisputable su reconocida utilidad, su urgente necesidad, y creemos que *en toda Europa no hay una línea de hierro que pueda presentar mas elementos de vida, y esperanzas mas ricas de un porvenir incalculable de bienes y prosperidad*; y no tememos por esta emision franca de una simple opinion nuestra, que se nos tache de exagerados, ligeros, ni presuntuosos. Dejemos pues á la línea en general, que no há menester nuestra pobre recomendacion, ni en España ni en el extranjero; y volvamos al *trazado de Avila por Navalgrande*, el cual no dejará de responder con toda prontitud á las exigencias de las *dos bases presupuestas*.

El *trazado por Navalgrande, Navas de Pinares, Avila y Arévalo* cuenta con sobrados *elementos de nutrición* para un tiempo indefinible, si no perpétuo, por los *centros de producción que toca, por aquellos á que se acerca, y por las derivaciones fáciles, naturales y necesarias que procura en bien de muchas y ricas provincias*. Seguros,

altamente seguros, como de nuestra propia existencia, estamos de lo *irrefutable* de esta asercion y de la *imposibilidad* absoluta de presentar *otra direccion que pueda dignamente sostener comparacion con esta.*

Creemos, volveremos á decir, que esta parte de la *gran línea española del Norte* dirigida por *Avila*, reúne tan ricos y tan copiosos elementos de *abastamiento* en su nutricion, como pueda contarse en otra cualquiera de *ella*, ó de otra línea, la mas aventajada que se repunte en la Nacion.

Poner en duda esta proposicion, equivaldrá á desconocer completamente los puntos adonde ha de llegar su influencia, y los medios que se la facilitan hoy mismo, y el acrecentamiento que tiene forzosamente que reportarles. Ya los hemos indicado ligeramente; y la exposicion simple de lo bien combinada que se hallará con las naturales salidas de producciones de todas clases, y con las habituales y antiguas necesidades de ricos países, que por la naturaleza del terreno y de sus recursos no han conocido jamás otros medios de existencia, ni podrian cambiarlos, á no ser que cambiasen de una manera milagrosa, inconcebible, las condiciones de la superficie de nuestro suelo, es á lo que volveremos de nuevo.

Aplicando, pues, en seguida la segunda base á nuestro trazado, aparece desde luego buscando el centro necesario, habitual y forzoso de las comunicaciones generales todas, que pueden cruzarse á buscar la vida de una parte muy considerable de nuestra Península. Dejamos indicado, y lo repetiremos cien veces, que los trasportes de todo el antiguo Reino de Galicia y de Leon y de las provincias del Norte para Castilla y gran parte de Extremadura no tienen otro paso que el de *Avila*, de

donde han tomado, desde inmemoriales tiempos, su curso para las provincias de *Toledo* por la antigua calzada que servia de comunicacion á la Córte de Castilla y de Leon con *la de Toledo*, la cual calzada, destruida en grandísimos trozos, pero conservando aun vestigios de su antiguo ser, pasa por los mismos puntos en gran parte que ha de cruzar *el trazado*, bajando por el puerto de Las Pilas á la provincia de Toledo. Esta es la via que está sirviendo á la arriería toda para los trasportes de frutos y géneros entre Valladolid y puertos del Océano, con gran parte de la Mancha y provincia de Toledo. Y esta direccion, que *es la de la linea próximamente*, tiene en sus mismos bordes los ricos y vastos pinares de los baldíos de Avila, montes poderosos; y las comarcas ricas de frutas y de cazas de San Martin de Valdeiglesias, Cebreros y todo su partido; el valle del Tietar, por donde se hallará muy fácil la comunicacion de parte del partido de Arenas y la Extremadura.

*Desde Avila* parte la via natural para esos mismos puntos por otra calzada abierta al Sur, aunque no de una expedicion muy esmerada; *desde Avila* sale la calzada que por el puerto del Pico atraviesa el rico valle que forma el partido de Arenas, tan abundante en exquisito aceite, vino y frutos, pimiento, limones y naranjas, y que va buscando el Tajo por Candeleda y Orpesa. *Desde Avila* marcha con una construccion que está costando muchos sacrificios á la provincia en el dia, y bastante bien entendida, la carretera que, venciendo el puerto de Villatoro, ha de ir á la industrial ciudad de Bejar, y buscará *en linea recta* á Plasencia, Cáceres y hasta Badajoz, cruzando por tanto las comarcas mas ricas y variadas en producciones que pueden ofrecerse á la via férrea. Villafranca, Piedrahita y el Barco le pa-

garán abundante tributo de legumbres, frutas, linos, leches, mantecas, cazas, carnes, huevos y otros artículos; Bejar sacará por este medio los aventajados productos de sus fábricas, é importará las lanas y otras primeras materias que necesita; el valle de *Tornavacas* y la *Vera de Plasencia* concurrirán con sus riquezas incalculables en frutas; y Candelario con sus *chacinas*, embutidos y la producción de sus nuevos establecimientos industriales. Desde Avila va la carretera de Vigo á Salamanca, y está por tanto en contacto con las vegas ricas de cereales que corren hasta Peñaranda, y abre salida á los montes de encina que coronan las sierras, y aun la parte llana del confin de las dos provincias. Esta es la salida que Avila ofrece á las provincias que la circuyen por el S., S. O. y O., sin que mencionemos las demás comunicaciones con Castilla y las del N., porque no necesitan ser recordadas ni conducen á nuestro intento.

Y si los recursos que ofrece el trazado por Avila de los puntos de producción que ha de atraer por sus naturales y fáciles derivaciones son hoy mismo tan considerables, los de la misma capital y sus inmediaciones no son despreciables; pues sobre la riqueza que podrá exportar en *cereales sobrantes*, tiene sus *ricas lanas, maderas y leñas, ganados mayores y menores para carnes, caza abundante, frutas no escasas, terneras, cabritos, pieles, legumbres, hortalizas; algunos linos y cáñamos, leches riquísimas y abundantes, aves, huevos y muchos otros artículos*, que hoy salen para Madrid, Segovia y otros puntos, y saldrán mañana en mucha mayor copia. Y..... Avila misma ¿no merece alguna atención de parte del Gobierno por los elementos que cuenta para adquirir en su porvenir la vida que tuvo en tiempos que apenas re-

cuerda? ¿No serán dignos de un momento de consideracion los *casi fabulosos productos de su industria, que tanto la afamaron en los siglos de su primera vida y verdadera nombradía*? Han desaparecido por ventura de su suelo aquellos elementos que contribuyeran á elevarla á tanta altura? ¿No es una verdad harto comprobada por su historia, que su decaimiento y su postracion han reconocido como única causa las vicisitudes y cambios políticos de nuestra nacion, que tan terrible influencia ejercieron sobre su suerte y manera de existir? ¿No merecerá por lo tanto una mirada consoladora de justicia por parte del Gobierno, como la ha merecido en los últimos tiempos anteriores al siglo en que vivimos? Avila sin capitales, que huyeron de su seno por medidas impolíticas en la época de la reconquista; Avila sin los capitales, que fueron trasladados á la Corte de nuestros Reyes para servir al lujo y las vanidades cortesanas, no dejará por eso de ser dueña de los elementos antiguos para llegar á ser en las industrias á que la convidan las circunstancias particulares de su suelo y las primeras materias de que abunda, lo que fué y lo que con el poderoso influjo de la línea del Norte que la vivifique tiene posibilidad de ser.

Aun conserva vestigios de sus buenas disposiciones industriales, y llegará sin duda á merecer por este concepto renombre, cuando vea rotas las trabas que hoy tienen á toda Castilla sin accion, sin movimiento y sin vida.

Y esta consoladora esperanza no está solamente en nuestro ánimo; es una opinion basada en datos muy poderosos; es una verdad presentada al mismo Gobierno de S. M. por la Direccion de Agricultura, Industria y Comercio, cuyo ilustrado y patriótico informe de 21 de

Noviembre último, suscrito por el dignísimo Director Sr. D. José Caveda, es una demostración evidentísima de nuestros anteriores asertos todos. ¿Qué más podemos apetecer en nuestro justo anhelo, si hasta al mismo Supremo Gobierno han llegado tan autorizada y oportunamente las razones de nuestro justo clamor y los fundamentos de nuestras esperanzas? En esa *Memoria*, sábiamente concebida y con ricos y valiosos datos ilustrada, ocupa *Avila* más de una vez el grado de importancia que le compete. Sus pinares, sus lanas, sus lavaderos, su industria..... todo está allí convenientemente citado y justamente ponderado cuando el Sr. *Caveda* se propone demostrar los elementos industriales de Castilla, y las causas funestas de su paralización y abatimiento; y allí está indicado por el dedo de la inteligencia y de las ciencias políticas y económicas el remedio seguro y único; y es..... ¿cuál pudiera ser sino la línea del Norte bien dirigida por los centros de producción y de importancia? Ese es el que allí se propone como el medio de dar salida á los ricos criaderos de *carbon de piedra de Orbó y Santillan*, *considerándole en relación con la locomoción, el surtido de combustible de Madrid, y los elementos industriales de ambas Castillas*.— ¡Oh qué desarrollo y que transformación esperan á este olvidado suelo con tan poderoso auxilio! ¡Cuántos recursos vendrán en pos de él para el país y para el Gobierno!!! La civilización penetrando como un torrente en los oscuros rincones donde el silencio y la apatía han reinado tantos siglos; el movimiento reemplazando á la inercia; la actividad reproductora á la indolencia é indiferencia genial de nuestros sobrios y robustos castellanos!!! Este es el cuadro que se ofrece á la esperanza racional y consoladora; este el porvenir que nos promete la gran co-



municacion que por *Castilla* ha de dar la salida á nuestros frutos para los mercados extranjeros, poniéndonos en contacto fácil y rápido con las costas Cantábricas y las del Mediterráneo, y del Atlántico muy luego.

Y este cuadro será mas seductor en la realidad misma, que hoy para muchos en las esperanzas, si se adopta en su direccion y trazado el que vamos presentando como digno de ser en todos sentidos preferido, desde Madrid, á pasar el puerto por *Navalgrande*, *Navas de Pinares*, *Avila* y *Arévalo*.

### *Datos estadísticos*

Hemos llegado al término natural de nuestro trabajo, que es la demostracion por números de las verdades que en esta nuestra Memoria dejamos consignadas. Los estados que vamos á presentar á la consideracion de nuestros lectores, ofrecerán el resultado de nuestras investigaciones; y si estas no han sido muy felices en cuanto al hallazgo de la verdad, que hubiésemos deseado poner en su exactitud matemática, ya hemos anticipado — y tornamos á repetirlo — que tales averiguaciones son

gravemente expuestas á errores, y mas aun cuando un individuo aislado, digámoslo así, se entrega con sus propios recursos á desempeñarlas. Sirva, pues, de respuesta desde ahora para siempre: 1º Que nuestra intencion ha sido leal y colmada de sanidad hasta donde cabe en la probidad de un escritor, que tras la exactitud camina con celo. 2º Que hemos procurado, por todos los medios á nuestro alcance colocados, huir tan cuidadosamente del extremo de la exageracion en sentido del *mas* como del *menos*. 3º Que hemos oido los dictámenes y cálculos de personas conocedoras de nuestras poblaciones y comarcas, y comparado con escrupulosa exactitud sus juicios y suposiciones, con todo género de datos que han podido caer en nuestras manos y merecido ser atendidos; y en fin, que de estos datos y los que en último término figuran con alguna fuerza por su origen, hemos deducido prudentemente los resultados que damos á la estampa, con bastante confianza de no llevar la marca del interés y de la parcialidad de que estamos completamente desnudos. Y si alguno, mas escrupuloso ó mas tímido, hallase en nuestro trabajo algo que se le resista, autorizado queda por nuestra decidida voluntad para hacer en su buen seso y rectitud de juicio las rebajas ó aumentos que estimase; pues estamos seguros,— y esta protesta queremos quede aquí escrita,— que ni la rebaja, ni el aumento de *un millon*, v. gr. en los resultados, alteraria en su esencia el valor intrínseco de nuestras consideraciones, ni el fondo de verdad que la demostracion de ellas puede adquirir para patentizar la copia de recursos que el trazado por *Avila* ha de adquirir, no tanto por la riqueza de la provincia, que muchos ha de ofrecerle, cuanto por la interesante posicion de *Avila* en medio de vastos centros de pro-



ESTADOS comparativos de la población, riqueza imponible y cuotas de contribuciones de los pueblos que cruzará, ó dejará al radio de una legua, la vía férrea, en cada uno de los dos trazados, que se expresan.

## NÚMERO 1.º

## TRAZADO POR NAVALGRANDE Y AVILA.

NOMBRES DE PUEBLOS.	Provincia á que pertenecen.	ALMAS.	Riqueza imponible.	Cuotas de contribuciones.
Peguerinos.....	Avila.	524	112,724	17,952
Navas de Pinares.....	Id.	2,304	382,592	36,800
Navalperal.....	Id.	495	106,611	16,887
Herradon.....	Id.	326	85,620	13,560
San Bartolomé.....	Id.	1,060	149,091	23,663
Tornadizos.....	Id.	209	150,698	23,937
Bernuy Salinero.....	Id.	85	42,217	6,643
AVILA.....	Capital.	4,800	862,517	137,587
Fresno.....	Avila.	463	98,084	15,959
Colilla.....	Id.	186	43,277	6,785
Martiherrero.....	Id.	230	52,820	8,378
Narrillos de San Leonardo.	Id.	210	25,864	4,117
Vicolozano.....	Id.	431	64,835	10,234
Mingorria.....	Id.	971	200,988	32,041
Los Patos.....	Id.	181	44,378	7,039
Santo Domingo.....	Id.	264	77,154	12,332
Pozauco.....	Id.	106	42,294	6,653
Vega de Santa María.....	Id.	346	72,484	11,573
Velayos.....	Id.	1,051	149,519	23,805
Maello.....	Id.	519	163,500	26,067
Blascosancho.....	Id.	288	75,113	11,968
Pajares.....	Id.	291	115,387	18,348
Sanchidrian.....	Id.	718	181,615	28,856
Adanero.....	Id.	779	192,541	30,764
Orbita.....	Id.	257	82,056	13,033
Montejo.....	Segovia.	515	242,000	37,405
Gutierrezmuñoz.....	Avila.	334	89,579	14,889
Rapariegos.....	Segovia.	261	131,400	20,344
Espinosa.....	Id.	205	58,641	9,311
San Cristóbal.....	Id.	300	95,500	14,783
ARÉVALO.....	Avila.	2,201	453,667	72,328
<b>TOTALES.....</b>		<b>20,610</b>	<b>4,644,766</b>	<b>714,047</b>

## NÚMERO 2.º

## TRAZADO POR GUADARRAMA Y VILLACASTÍN.

NOMBRES DE PUEBLOS.	Provincia á que pertenecen.	ALMAS.	Riqueza imponible.	Cuota de contribuciones.
Espinar.....	Segovia.	989	490,000	64,101
Navas de San Antonio.....	Id.	890	222,000	29,042
Villacastín.....	Id.	856	328,000	42,909
Aldeavieja.....	Avila.	487	102,048	16,218
Ituero.....	Segovia.	435	59,000	8,443
Maello.....	Avila.	519	163,500	26,067
Monterubio.....	Segovia.	204	115,000	16,530
Puñopedro.....	Id.	411	210,500	32,612
Labajos.....	Id.	787	201,000	26,694
Sanchidrián.....	Avila.	718	181,615	28,856
Adanero.....	Id.	779	192,541	30,764
Martinmuñoz.....	Segovia.	879	315,500	43,558
Velayos.....	Avila.	1,051	149,519	23,805
Montejo.....	Segovia.	515	242,000	37,405
Montuenga.....	Id.	217	120,000	17,882
Villaverde y Villalbilla.....	Id.	440	59,000	8,728
Gutierrezmuñoz.....	Avila.	334	89,579	14,889
Rapariegos.....	Segovia.	261	131,400	20,344
Orbita.....	Avila.	257	82,056	13,033
Espinosa.....	Id.	205	58,641	9,311
San Cristóbal.....	Segovia.	300	95,500	14,783
AREVALO.....	Avila.	2,201	453,667	72,328
<b>TOTALES.....</b>		<b>13,105</b>	<b>4.062,066</b>	<b>597,872</b>

**RESUMEN.**

Pueblos por Navalgrande.....	31
Pueblos por Guadarrama.....	22
DIFERENCIA.....	9

	ALMAS.	Riqueza imponible.	Cuotas de contribuciones.
Por Navalgrande resultan—totales...	20,640	4.644,766	714,047
Por Guadarrama resultan—totales...	13,105	4.062,066	597,872
<b>DIFERENCIA.....</b>	<b>7,505</b>	<b>582,700</b>	<b>116,175</b>

Resulta de aquí que el *trazado de Navalgrande y Avila* sobre tocar ó dejar á una legua de su huella nueve pueblos mas que el de *Guadarrama y Villacastin*, sirve directamente y con toda utilidad á una capital mas de provincia, y que encuentra en su marcha una poblacion mayor en 7,505 almas con 582,700 rs. de riqueza imponible, y que contribuyen al Estado por territorial, cultivo y ganadería con la no desatendible cantidad de 116,175 rs. vn.

Sobre esta diferencia pocas reflexiones son necesarias, pues *si los caminos se hacen para los pueblos*, y este es su primer objeto, y de ahí viene su primer beneficio, en tanto será mas recomendable el que defendemos, cuanto mayor sea la suma material de poblacion y riqueza con que se encuentra. Esto sin pararnos ya á comparar la importancia de las circunstancias particulares de cada pueblo y sus productos, pues en tal sentido no hay comparacion racional posible entre los trazados restantes con el que es objeto de nuestras investigaciones, desde que dimos principio á esta *Memoria* que vamos terminando.

Pasemos á los resultados positivos que su explotacion ha de producir, que es el último punto de nuestras intenciones.

### *Exportacion é importacion por Avila.*

Antes de presentar el cuadro del movimiento que en ambos sentidos ha de ofrecer la línea del Norte en el trayecto que correrá por la provincia de Avila, creemos muy conveniente, además de las protestas antecedentes, dar algunas explicaciones de los fundamentos que he-

mos tenido en consideracion para estampar las cantidades que aparecen en los estados que se hallarán mas adelante.

Difícil, sumamente difícil, ya que no imposible, encontramos el traer á un punto fijo de exactitud la graduacion de la riqueza de nuestra provincia y comarcas que en este negocio tienen inmediata y necesaria relacion. Aterrónos al primer momento la gravedad de la empresa, porque deseosos de apurar la verdad en los hechos, como lo hemos procurado en los racionios, caíamos de ánimo al creer no sernos asequible. Pero alentónos el reflexionar, que ni debíamos aspirar al imposible, ni seríamos tildados en manera alguna por los esfuerzos bien intencionados que ensayásemos; y concluimos por decir: « *si el mismo Gobierno, tan poderoso en recursos, tan auxiliado de entendidos y diligentes servidores, se ha encontrado siempre entre inciertos y muy variados resultados; ¿quién extrañará nuestra perplejidad? ¿á quién podrá parecer nuevo ni sorprendente lo contradictorio, si se quiere, de nuestros cálculos, con otros de su misma índole?* »

En efecto, consultando antecedentes, registrando los esmerados trabajos hechos en punto á estadística en nuestro país y en nuestra provincia, que no es ciertamente de las menos ricas en estos ensayos; no se encuentra sino oscuridad y contradicciones. Desde los metódicos y bien dirigidos estudios que en 1805 practicó en nuestra provincia el ilustrado y justamente célebre Sr. Tarrius hasta el año de 1842, en cuantos datos se presentan para venir en conocimiento de la riqueza y las producciones de todas clases, se hallan tan diferentes resultados, que no se sabe decidir el juicio por un camino probable que guíe al acierto. Así lo ha reconocido el Sr. Madoz en su *Diccionario geográfico* al ocuparse de

Avila, y así tiene que reconocerlo cualquiera que desee no marchar al acaso.

En tan ciego laberinto nosotros hemos adoptado el hilo de las probabilidades racionales entre unos y otros extremos, y para hacerle mas seguro en nuestra incertidumbre, hemos apelado al juicio discreto y regulador de aquellas personas cuyos conocimientos del país y de sus necesidades, como de su manera de satisfacerlas, y sobrantes de recursos, nos han parecido bastante garantía. Porque en último término, ¿cuál es realmente el medio por donde todos han ido á la averiguacion de lo mas exacto posible? Cuando hemos tenido fe en datos oficiales, en ellos hemos fundado nuestros cálculos; mas esto nos ha acontecido rara vez, y así es, que á no ser por la fe debida al desinterés de nuestros cooperadores en esta clase de noticias, nosotros no las daríamos como nuestras valor alguno; mas hoy llevan ya el sello de la veracidad que cabe en tan opuesta materia. Vamos ocupándonos de los artículos principales que figuran en nuestros estados, y de cada uno diremos la razon que nos ha dictado la suma que en ellos aparece.

**CEREALES.** Estè ramo importante de riqueza del país, y el que por mas figura en la exportacion de nuestra línea, necesitaba calcularse sobre un dato lo mas fidedigno, que pudiésemos haberle. La prestacion del 4 por 100 del año de 1840 es de donde han partido nuestras suposiciones, ayudadas de las demás de anterior fecha que creemos oportuno tener á la vista. Marcando, en nuestro entender, las notables diferencias que todos ellos daban,—diferencias que desde luego se ofrecen como pruebas de la poca verdad de todos ellos,—dimos el coste prudencial, que oido el dictámen de sujetos expertos, parecía acomodado á las circunstancias parti-



culares, que desde 1840 han cambiado en gran manera la fisonomía de nuestra agricultura, con el aumento de tierras dedicadas á labor no despreciable, y por la desamortizacion, cuyos efectos ya han comenzado á percibirse.—Así pudimos suponer un total de *produccion bruta*, de la cual, segun el censo probable de poblacion, hicimos las deducciones necesarias para el consumo: de cuyo residuo hemos deducido el total exportable.

Téngase presente por tanto, que en este artículo no suponemos mas exportacion que la del producto de la provincia y algun punto cercano; pues si hubiésemos de graduar los *miles de fanegas*, que de *otras* pueden y deben tener salida por los *mercados de Peñaranda y Arévalo*, parecería fabuloso el guarismo para los que no conocen la crecida reunion de granos que á tales puntos afluye.

**LEGUMBRES.** Otro tanto decimos de este artículo, que es muy copioso en los partidos de Piedrahita y del Barco, especialmente en garbanzos y aluvias. Y debemos hacer presente, que algunas especies no figuran en nuestros estados, porque hemos querido suponerlas de consumo en el país, á pesar de no ser despreciable el número de fanegas que han rendido en cosechas ordinarias.

**LANAS.** La misma prestacion del 4 por 100 nos ha dado el tipo para su graduacion; y de allí hemos deducido el consumo anual; y el residuo para la exportacion.

**VACAS, BUEYES, TERNERAS, CARNEROS Y CABRITOS**—(para carne.)—Aquí no hemos tenido otra guia que los trabajos estadísticos del Sr. Tarrius, como punto de partida, y las variaciones en tal clase de riqueza, que, en cada partido, nos han indicado personas conocedoras y

al alcance del movimiento industrial de este ramo; y sus datos nos han servido con bastante seguridad del acierto.

**NOVILLOS PARA VIDA.** En este artículo hemos creído á los totales de los mismos puntos donde la saca es frecuente; y en esto no cabia otra graduacion racional.

**MADERAS DE CONSTRUCCION Y DE LABOR.** Despues de los cereales, este ramo de riqueza viene á presentarse de preferente interés, por la copia de productos con que puede concurrir al abastecimiento del ferro-carril. Haber procedido al tiento en él, hubiera sido por lo mismo muy digno de nota; ¿y adónde iríamos á buscar los datos mas bien fundados? Claro es que á las mismas localidades, y aun á las personas mismas que á esta clase de negocios se dedican; y con sus noticias avanzamos hasta el punto de fijar la cantidad presupuesta que creemos muy próxima á la verdadera salida. Obsérvese, empero, por los que con ojos de *Argos* quieran escudriñar el resultado de estos números, que al hablar aquí de exportacion de *maderas de construccion*, no se hace relacion á la *posible y futura*, no; sino á la que hoy está indicada y en movimiento; pues gran parte de nuestros extensos y ricos pinares del lado occidental de las sierras, se halla en el dia sin dar utilidad ninguna, por la falta de facilidad de la saca de sus estimables maderas, cuyo costoso transporte haria imposible su concurrencia á los puntos de consumo, por los precios á que se venden las de los otros puntos de la sierra que han tenido mas fácil y natural arrastre.

Esta es, entre otras, una de las primeras ventajas que va á traer la línea para el país y *para ella misma* por el trazado de *Navalgrande y Navas de Pinares*, que pondrá en posibilidad de explotacion los pinares, hoy

descuidados, de la parte opuesta de la provincia, que de seguro duplicarán la nutrición en este artículo, al tiempo que dará salida á mil otros de no despreciable naturaleza, como es entre ellos la caza abundante de gran parte de la sierra.

**PATATAS.** Y esta producción tan abundante en los pueblos de sierra y en Piedrahita y Barco, y mucha parte del partido de Avila, ¿qué no puede acrecer aun? Bien que, cuando la línea estimule al trabajador y convide al cultivo y á las industrias, ¿quién es capaz de anticipar hoy el punto adonde iremos, tanto aquí como en el resto de Castilla?

Los demás artículos de exportación no creemos merezcan detenernos en dar razón del tanto supuesto, pues al alcance de cualquiera está la moderada graduación que les hemos aplicado.

Diremos, sí, que muchos no figuran como podían; y en esto hemos procedido con cautela. Más queremos pecar de parsimonia y sobriedad, que de exageración imprudente.

Mas aunque el ramo de *leche, mantecas y queso* no aparezca en nuestro estado como de entidad hoy, ¿habrá quien, conociendo la riqueza en pastos y en ganados de los partidos de Piedrahita y Barco, no crea que esta industria está por explotarse, y que puede producir grandemente bien entendida? Hace años que un respetable viajero nos dijo, hablando de las leches de Piedrahita, que *el día en que se dedicasen en el país á la fabricación de mantequillas y de quesos, podrían presentar productos copiosos y que compitiesen dignamente con los de la misma Holanda por la exquisita naturaleza de sus leches.*

Si para la *exportación* hemos encontrado datos y ba-

ses, aunque de poca seguridad, un tanto fundados, y dignos de ser atendidos; para graduar la *importacion*, nos ha sido necesario recurrir, en casi todos los artículos de nuestro presupuesto, á las noticias individuales, en que desde luego debemos creer mas propension á la disminucion que á la exageracion por regla general. Ofrece este cómputo tambien mas oscuridad seguramente, y cabe en él mas la graduacion prudencial que en el de los artículos exportables; pues en estos la produccion bruta, mas ó menos aproximadamente graduada, es un fundamento de verosímil aplicacion.

En estas dudas aceptamos el camino trillado de las preguntas y de los interrogatorios á las localidades, y sus órganos mas autorizados; y de ahí han salido nuestras suposiciones. Muchos artículos hemos omitido de no grande importancia; pero téngase en cuenta esta omision en todo caso.

En los artículos estancados *papel sellado, pólvora, tabacos y sal*, hemos encontrado los datos necesarios, y graduando el año comun por el resultado de un trienio, nos ha dado los totales que figuramos.

Hay que notar que hoy *la sal* se remite directamente desde las fábricas mismas á las Administraciones subalternas; mas, en el caso de venir por la capital el camino de hierro, claro es que en ella se estableceria el depósito por la conveniencia mútua del Gobierno y de las empresas: por esta sencilla razon van incluidos en el total de *sal* la de las Administraciones todas de la provincia, aunque hoy la que se conduce á Mombeltran y á Arévalo, no pasa en su mayor parte por Avila; pero siempre tiene necesidad de tocar en la línea por las fábricas de su procedencia, mayormente si, como en el dia, sigue consignada la *sal* para esta provincia sobre

el depósito de Santander, saliendo el porte, por las distancias, hoy á unos precios sumamente altos.

*Los géneros de algodón y lana, quincalla y semejantes* están graduados por las noticias de las cabezas de partido, que de los mismos importadores se han obtenido aproximadamente; pero ni nos ha sido posible conseguir las de todos, ni es tampoco fácil dejar de encontrar vacíos en estas indagaciones por mas sinceridad que se suponga.

Lo mismo nos ha sucedido en los demás artículos de consumo en *géneros coloniales y comestibles*. Adoptado un tipo prudente por una cabeza de partido, de allí, con su poblacion delante, hemos supuesto lo que las inducciones racionales nos dictaban.

Esto que decimos, así de la exportacion como de la importacion, entiéndase en cuanto á la *provincia*; porque no hemos tratado de apurar, ni sería dado sino con mucho tiempo y muchas molestias llegar á formar un cálculo probable de lo que de otras provincias y para otras provincias puede y debe salir y entrar por Avila con la línea de hierro en su término.

Solamente el *Valle de Tornavacas y la Vera de Plascencia* han figurado en un cálculo muy en globo; y esto lo hemos admitido por habernos sido indicado por personas muy conocedoras de la riqueza de esas comarcas. Por lo mismo figuran *Candelario y Béjar*, que como aquellos valles tienen su natural salida por Avila, y mas en adelante, que tendrán abierto el camino, que hoy se construye, del puerto de Villatoro, que ya hemos mencionado.

Tampoco han pasado, en ningun sentido, nuestras suposiciones de las 46 leguas, poco mas ó menos, que suponemos de Madrid á Valladolid por Avila, porque

hemos querido partir de estos dos *puntos extremos* del trayecto, para dar el verdadero producto del movimiento que el *centro*, en que colocamos á Avila, ha de dar por sus naturales producciones y las corrientes por *él* establecidas de las comarcas que forman su circunferencia por el SO. y O. y NO. Pero claro se deduce que, así en la exportacion como en la importacion, la mayor parte de los artículos que forman el nomenclátor de nuestros estados, tiene que correr mas distancia necesariamente, y aumentar por tanto los rendimientos á la línea.

Y ; cuántos objetos dignos de figurar en estos cálculos no hemos desatendido á sabiendas, por no parecer que buscábamos *cebo á meras ilusiones!!* Mencionaremos, por ejemplo, *la piedra de granito fino* que tanto abunda en gran parte de los puntos por donde ha de venir el trazado, y la cual puede salir *en sillares labrados* desde las mismas canteras, en su día para ir á colocarse en las obras de la *Córte ó de Valladolid*, donde serian estimadas. Indicaremos los *productos mineros* que comienzan á explotarse en *San Estéban de los Patos* cerca de esta capital, la mina que está en ensayos en el término de Avila mismo, las que se conocen en *Fuentes-Claras* y en otros puntos del partido de Cebreros. Y eso que tal industria se halla en esta parte de Castilla casi olvidada; aunque creemos que llegará á fijar la atencion, cuando nuestro suelo sea estudiado, y conocidas nuestras montañas.

Tampoco nos hemos hecho cargo del movimiento de exportacion é importacion que darán los *lavaderos*, bien conocidos de la provincia; y todo esto debe ser tenido en cuenta, cuando se quiera dar su verdadero valor á los totales figurados.

Para el *precio de los transportes* hemos tomado por tipo el que en otras líneas de hierro se ha señalado por tarifa, teniendo en cuenta las distancias. Por ejemplo del *Grao á Alcira* (unas 7 leguas) hemos visto que el precio medio de la arroba viene siendo próximamente de *un real escaso*; y nosotros en las 22 ó 23 leguas que figuramos de *Avila á Madrid*, ó á *Valladolid*, hemos adoptado *dos reales* por arroba, que da un resultado sumamente admisible, comparados así los precios con las distancias. No creemos se rechace tal suposición, en términos generales.

**VIAJEROS.** Al llegar á este artículo, en nuestro juicio el mas importante de los que han de dar nutrición á la línea de ferro-carril del Norte, tenemos que parar un momento en disponer el ánimo de nuestros lectores para que acepten con algun vislumbre de confianza, nuestras condiciones, y con ellas nuestra discrecional suposición.

Es tan poco sujeto al cálculo, tan fuera de toda humana prevision, y tan prodigioso en esta parte el resultado que han producido las vias ferradas, que en nuestro país pasará aun por increíble hasta que no se vayan habituando nuestros ojos á verlo y nuestra imaginacion á comprenderlo. «El movimiento que desarrollan los ferro-carriles en las poblaciones que tienen la fortuna de ser atravesadas por ellos, decia un periódico de provincia hace pocos meses, *excede siempre á todos los cálculos de los hombres entendidos y sorprende al vulgo.*» Y nosotros añadiremos francamente, que en el estado de atraso en que se encuentra entre nosotros este maravilloso vehículo de la civilizacion, la gran mayoría de los que creemos poder discurrir en otras materias, *pertenecemos en esta al vulgo.*



Pruebas mil podríamos traer para corroborar esta asercion, que no creemos ofensiva á ninguno cuando empezamos su aplicacion por nosotros mismos; y cuando, en testimonio de la fe con que la proferimos, hemos hecho este alto en nuestros discursos. En la prensa, en la tribuna parlamentaria, y donde quiera que ha sido necesario ú oportuno tratar del movimiento que se ha desarrollado en España por las líneas que se han ido poniendo en explotacion, se han oido estas ingenuas expresiones de la sorpresa y del entusiasmo.—La línea de Aranjuez, sin un interés contínuo y de puro lujo, por decirlo así, ¿no ha dado un movimiento que excede á todos los cálculos? ¿Quién pudo soñar siquiera que mas allá de la curiosidad del primer momento, durase la concurrencia de viajeros capaz de sostener su contínuo movimiento? Y se ha visto que lejos de decaer, ha ido en aumento. No hablaremos de los años anteriores; queremos solo recordar la afluencia del año presente, á pesar del crudísimo temporal que se ha hecho sentir tan constante y pertinaz.

En el primer trimestre del año han circulado por la via 52,274 viajeros. En las tres primeras semanas de Abril anterior, ó sea desde el 4º hasta el dia 21, han viajado 22,638 personas. Y en solo el dia 27, con motivo del besamanos, hubo un movimiento de 3,601 viajeros.

Pues vayamos á observar la línea valenciana en sus nueve meses de explotación desde Marzo á fin de Diciembre de 1852: debiendo advertir que las siete leguas que hoy están abiertas al público servicio, y por donde ha circulado la concurrencia de pasajeros, fué abriéndose en cortos trozos; y que por mas que el país que atraviesa sea rico y de suyo animado, no tiene aun



otro interés que el de los dos puntos extremos *Valencia* y *Alicia*, que son una capital de partido y la de la provincia.

Pues, desde el 22 de Marzo á 31 de Diciembre ha tenido un movimiento correspondiente á 400,325 viajeros!!! Y aun debemos hacer notar, que estos han correspondido; 19,944, á coches de primera clase: 35,897 á los de segunda; y 344,487 á los de tercera. ¿Pudo creer la empresa de aquella línea tal resultado? El *Diario mercantil de Valencia* aseguraba que no; y nosotros así lo creemos tambien sin esfuerzo.

Pues hoy nos encontramos nosotros en el compromiso de tener que aventurar un cálculo para fijar un total al movimiento de viajeros que la provincia de Avila y las comarcas circunferentes pueden dar *anualmente* al trayecto de Madrid á Valladolid, y que ha de tomarlos en esta capital como su centro. ¿De dónde partirán nuestras suposiciones? ¿En qué datos descansarán?...?

La línea del Norte, como *única via* de comunicacion entre la Côte de España y todas las de Europa; *enlazada con todas las de hierro que cruzan el Continente*, tiene una parte muy grande, ya que no la principal, de su interés y productos, en el movimiento de viajeros tanto del *extranjero* como *nacionales*. De estos últimos, no es la parte de la línea de que nos vamos ocupando, la que menos ha de nutrirla; pues la colocacion central de Avila como punto de convergencia de varias importantes comunicaciones así lo indica y promete.

La necesidad de medios de comunicacion es harto conocida entre nosotros; y á medida que se han ido facilitando, hemos visto un desarrollo en el deseo de viajar, que no pudo sospecharse. Recordemos cuando

en 1818 Avila no contaba otros medios de ir á Madrid (á 46½ leguas) que sobre el *mulo de un choricero de Candelario* que pasase desocupado; ó bien sobre *los tercios del ordinario único* que hacía los viajes entre la Corte y Avila. Pocos años despues hubo ya *galeras*, y hallaron asientos siempre, creciendo en número hasta el de cuatro, y todas cuatro se sostenian. Vino luego un coche y encontró medios de sostenerse. Por último tenemos *dos diligencias fijas* entre Salamanca y Madrid, con viajes á tercer dia, y casi siempre van llenas, y muy á menudo de Avila solo, tanto que confiesan las Administraciones que Avila casi sostiene los viajes.—Pues, si aun esto hoy llama la atencion ¿qué podremos creer del dia en que los trenes comiencen á salir de Madrid para Avila; y de Avila para el Mediterráneo; y luego para el mar Cantábrico y los países extranjeros?—No sirven aquí los datos de la poblacion que puede recibir animacion de la *via*; no son nada los medios ordinarios; y es menester dejar á la imaginacion un poco libre para encontrar salida en este cáos. Enhorabuena que tengamos en cuenta las 420,000 almas próximamente, que contiene la provincia. Enhorabuena que agreguemos *otras tantas* de las comarcas limítrofes, que han de acudir por esta capital á la *via*. Enhorabuena que demos su verdadera importancia á la facilidad, prontitud y baratura de las traslaciones, así como á las contínuas y graves atenciones de sumo interés que llamarán á Madrid como *punto de consumos*, como *residencia de la Audiencia territorial*, y *otros superiores Tribunales*; y en fin como residencia del Supremo Gobierno y sus inmediatas dependencias en todos los ramos; y que miremos á Valladolid con todo el interés que merece.... ¿Qué habremos logrado?... Algo sin duda; si *esto está bien medido y exactamente graduado*. Habremos

tomado los términos de comparacion para hacerlos juzgar en paralelo con los puntos hoy conocidos y ya citados, de movimiento en este sentido.

Hé aquí nuestro medio de salir del embarazo. Y le hemos aceptado. Porque no intentando acertar, que sería un delirio, un disparate, nos hemos contentado con quedarnos *en medio del camino*. Así que nuestra suposicion en el punto de *viajeros*, no es *todo lo que creemos y esperamos*; es *aquello solo que no podemos menos de suponer* para no dejar un vacío muy notable en los estados de productos. Sepan esto, al leer nuestros guarismos todos nuestros lectores; y si alguno sonrie al repetir el *total*, esperemos para el dia de la prueba, si tenemos la dicha de poder realizarla, porque, en efecto, la línea del Norte cruce por nuestro suelo, como lo creemos reclamado por *la justicia y la mayor conveniencia pública*.

Sobre *el precio de los trasportes de pasajeros* hemos adoptado un tipo que por de pronto creemos admisible. Suponemos que la línea del Norte empezará su explotacion *por trozos*, y que en los primeros serán los precios mas elevados; así como irán bajando al compás que la línea se vaya prolongando. Por esto damos el término medio del coste que figuramos; y porque sobre no creerlo exagerado por *mas*, tenemos presente que *muchos viajeros irán mas allá* de los puntos presupuestos en ambos sentidos de la línea, especialmente por el punto de Levante, hácia donde estará ya entonces expedido el camino hasta el golfo valenciano.

Estas observaciones que preceden á nuestros dos estados últimos, dispondrán los ánimos de nuestros lectores á admitirlos con un poco de fe y de benevolencia; y sobre todo les servirán para juzgar rectamente

de nuestras intenciones. Con nuestro pobre caudal de recursos hemos contribuido para este pequeño servicio á la causa de la provincia; otros podrán mas, y deben hacerlo, como pueden. En tanto, si llegamos á merecer un momento de atencion, que pueda utilizarse cerca del Supremo Gobierno, ya habremos conseguido lo que deseamos. Porque nuestro deseo primero y constante es, que nuestros títulos justos *de preferencia* en la comparacion que de los varios trazados en proyecto deba hacerse, sean conocidos para que puedan ser dignamente apreciados.

A otros toca dar á estas tareas, de buen fondo nacidas, el impulso que necesiten para llegar al punto donde puedan tener el valor conveniente: á otros toca *rectificarlas y ampliarlas*; y si nosotros hemos facilitado el camino con este ensayo, tampoco hemos dejado de hacer algo útil.

Con esta lisonjera confianza, no la de la perfeccion del trabajo, nos arrojamamos á presentar los estados siguientes, que son el último paso que nos resta.

ESTADOS demostrativos de los artículos con que la provincia de Avila puede contribuir á la nutrición de la vía férrea, que atraviase por su capital, viniendo los puertos por el de Navalgrande; así como las comarcas circunferentes, de que Avila es centro natural, y punto de salida: en los cuales se comprenden los productos probables de exportación é importación.

## ESTADO NÚMERO 1.º — EXPORTACION.

Nomenclatura y clasificación de los artículos.	UNIDAD EN		TOTAL	
	Fanegas.	Arrobas.	en Rs. vn.	
Cereales. ...	Trigo.....	438,350	4.534,225	3.068,450
	Centeno.....	214,625	757,187	1.514,374
	Cebada.....	350,225	1.050,675	2.104,350
Legumbres.	Garrobas.....	56,325	197,137	394,274
	Garbanzos.....	62,500	250,000	500,000
	Aluvas de todas clases.....		66,000	132,000
	Lanas.....		40,000	80,000
Carnes. ....	Vacas, bueyes y novillos para carne.....		178,800	357,600
	Carneros para id.....		42,000	84,000
	Terneras id.....		16,000	32,000
	Añojos y de sobre año de vida para Aragón y Valencia.....		8,000	16,000
	Cerdos cebados.....		30,000	60,000
	Pescas, leches, quesos, huevos, cabritos, lechoncillos, gallinas y caza.....		47,000	94,000
	Truchas frescas del Barco de Avila y su partido.		5,000	10,000
	Id. en escabeche.....		800	1,600
Frutas. ....	Frutas verdes y secas, aceitunas, castañas, higos, piñones, pimiento y otros artículos.....		126,000	252,000
	Uva albilla de Cebreros y su partido.....		40,000	20,000
	Guindas garrafales de toda la provincia.....		20,000	40,000
	Melones y sandías y otras frutas tempranas.....		30,000	60,000
	Patatas de toda la provincia.....		1.240,000	2.420,000
	Pieles de cabrito, liebre, conejo, zorra, tejo y otras clases.....		48,000	36,000
	Maderas de construcción y de labor.....		1.200,000	2.400,000
	Leñas, carbon, cisco y otros combustibles.....		400,000	200,000
	Linaza para aceite, lino, cáñamo y cañamones.		40,000	80,000
	Aceite de olivo.....		42,000	24,000
	Vino de todas clases, vinagre y aguardiente...		30,000	60,000
	Miel y cera.....		3,000	6,000
	Frutas del Valle de Tornavacas, Vera de Plasencia, Sierra de Gata, aceites, castañas, higos, nueces, pimiento, naranjas, limones, limas y otros artículos.....		800,000	1.600,000
	Manufacturas de la ciudad de Béjar.....		44,000	28,000
	Chacinas y embuchados de Candelario y papel de sus fábricas.....		50,000	400,000
	Manufacturas de los establecimientos de Avila y la provincia.....		42,000	24,000
	<b>TOTALES.....</b>		<b>7.897,824</b>	<b>15.795,648</b>

Resultan en el total de exportación probable 7.897,824 arrobas de los artículos comprendidos en el precedente estado: las cuales graduadas desde los puntos extremos, ya indicados, Madrid y Valladolid, en cuyo centro, y á 23 leguas de distancia suponemos á Avila, á dos reales por arroba, dan el total en reales vellón de 15.795.648.

## ESTADO NUMERO 2.º—IMPORTACION

Para la provincia y comarcas circunferentes, cuyo centro de comunicaciones es Avila: en el cual se consideran los artículos de mas conocida necesidad.

Nomenclatura y clasificacion de los artículos.	Unidad. Arrobas.	Rs. vn.
Géneros de lana é hilo, algodón y quincalla.....	50,000	400,000
Loza, cristalería, latonería.....	20,000	40,000
Géneros de cordelería, alpargatas, esparto y semejantes....	16,000	32,000
Trillos, palas, bieldos y otros útiles de labranza.....	10,000	20,000
Hierro y acero.....	100,000	200,000
Cacao, azúcar y canela.....	50,000	400,000
Chocolate labrado.....	6,000	12,000
Bacalao.....	40,000	80,000
Pescados frescos y escabeches procedentes de los puertos de Cantabria y Galicia.....	26,000	52,000
Jabon.....	48,000	96,000
Arroz.....	39,000	78,000
Velas de sebo, almidon y pastas.....	2,800	5,600
Curtidos de Galicia y carnes en vivo.....	30,000	60,000
La importacion de estos mismos artículos para la provincia de Toledo, parte de la Mancha, Extremadura y Salamanca y la de Madrid.....	300,000	600,000
Drogas de farmacia y tintorería y especería.....	46,000	92,000
Papel sellado, pólvora y tabacos para la provincia.....	5,000	10,000
Sal para la provincia.....	151,424	302,848
<b>TOTALES.....</b>	<b>940,224</b>	<b>4.880,448</b>

Resultan por productos probables de los artículos comprendidos en el precedente estado, los demostrados totales en arrobas y rs. vn.....	940,224	4.880,448
<b>VIAJEROS.</b> Se suponen anualmente 33,000, que con sus retornos vienen dando 70,000, los cuales á los precios medios de 25 rs. por unidad desde Avila á los puntos indicados, Madrid y Valladolid, dan el producto de.....		1.750,000

## RESÚMEN.

Por exportacion.....	45.795,648
Por importacion.....	4.880,448
Por movimiento anual de viajeros....	4.750,000
<b>TOTAL.....</b>	<b>49.426,096</b>

Resulta, pues, como total producto en todos conceptos de los aquí supuestos, la suma demostrada de 49.426,086 rs. vn.

Partiendo de este resultado, que si no calificamos de muy exacto, no podemos tampoco graduar de exagerado, naturalmente se deducen las siguientes suposiciones:

1.<sup>a</sup> Suponiendo que la línea cruce por la provincia de Avila desde *Peguerinos* hasta Arévalo en 46 leguas, y que cada legua tenga de coste en su construcción 3.800,000 rs., resultará el coste total de las dichas 46 leguas de unos 60.800,000 rs.

2.<sup>a</sup> Supuesto el 7 por 100 admitido por réditos del capital y amortización, lo será de los 60.800,000 reales la cantidad de 4.256,000 rs.

3.<sup>a</sup> Siendo el producto total (en la forma propuesta de las 46 leguas los demostrados 49.426,086 rs., resultará un rendimiento al capital presupuesto de su coste de un 32 por 100 escaso, con el error diferencial de 29,904 rs.

4.<sup>a</sup> Suponiendo que las dos provincias designadas en esta Memoria como puntos extremos, Madrid y Valladolid, contribuyan con iguales productos, *que no es mucho suponer*, tendríamos por resultado que las 43 leguas de Madrid á Valladolid, evaluadas á los mismos 3.800,000 reales por unidad, y cuyo total coste sería de 463.400,000 reales, vendrian dando un rendimiento proporcional de 58.278,288 rs., cuya cantidad sería á la del coste total figurado de los 463.400,000 rs. el 35 por 100 muy sobrado, con el error diferencial de 88,288 rs. de mas sobre el 35 por 100.

Cesaremos aquí en nuestras suposiciones, dejando como base de todas las que pueden venir naturalmente las ya estampadas, y concluiremos con un breve resumen de nuestros trabajos.

## RESUMEN.

Creemos haber probado y demostrado del mejor modo á nuestro alcance posible, en esta comparacion de los trazados de la línea del Norte entre Madrid y Valladolid, las indisputables ventajas y conocidos beneficios, que el *trazado de Navalgrande y Avila* traerá tanto al país, y por consiguiente al Gobierno, como á las empresas que acometieren su construccion; y por tanto la razon de *utilidad pública reconocida* que aconseja adoptar esta direccion con preferencia á cualquiera de las otras, que se han estudiado, en el concepto de posibles.

Prescindiendo aun hoy del resultado que los trabajos científicos ofrecen, cuyas ilustradas comparaciones tanto han de contribuir en nuestro humilde sentir á dar mas y mas importancia á nuestra opinion, hemos procurado hacer patente; que el paso de los puertos por Navalgrande y Avila, será mucho menos costoso, empezando desde el coste de las *expropiaciones forzosas*, las cuales en este trazado serán muy insignificantes por la misma naturaleza y calidad de los terrenos que ha de cruzar, y no menos por encontrar sobre su huella, por decirlo así, todos los materiales necesarios y que del terreno pueden esperarse.

Hemos patentizado que este trazado, yendo, sin esfuerzos, en busca de los centros de produccion y de comunicaciones, al tocar en Avila servia desde luego á mayor número de pueblos, entre ellos á una capital de provincia, y que sobre la mayor importancia que de aquí tomaba, producía á los intereses del Gobierno co-



piosos medios y recursos administrativos sumamente atendibles, facilitando sobre manera la acción y las influencias, que son elementos necesarios á la buena y fácil marcha de los altos intereses, que forman la primera atención de todo Gobierno ilustrado.

Hemos hecho ver la ventajosa combinación que este trazado realizaria en bien del país, de los medios todos de comunicación hoy existentes; dando por ellos *comodidad al servicio de la línea, vida y animación* á ricas y extensas comarcas, y *salida y entrada* á frutos hoy sin valor, y por tanto inútiles al productor y á la *comunidad*, en cuyo bien deben redundar sus aumentados rendimientos. Hemos por fin presentado el cuadro de los productos, que dando á las empresas el verdadero aliciente necesario, les aseguren del éxito y decidan á llevar á cima tan benéfico proyecto.

Hemos anticipado á la vez las respuestas, que las objeciones posibles necesitarian; y en este momento nos resta solo hacernos cargo de la que con mas insistencia se tratará acaso de reproducir.

Quizá se diga: «Que el trazado que defendemos por *Navalgrande y Avila* produzca el aumento de algunas leguas de distancia entre Madrid y Valladolid;» y nosotros aceptamos tal posibilidad, aunque no la creemos tal, que pueda pesar en la balanza del coste total. Pero supuesto tal aumento de algunas leguas, contestaremos:

1º Que este aumento debe ser muy *ventajosamente compensado* con el menor coste de *obras de arte* necesarias que exige nuestro trazado, como desde luego nos lo han demostrado los estudios científicos, cuyos resultados conocemos.

2º Que si en cambio de algunas leguas mas, ofrece este trazado una brevedad de seis, siete ú ocho años en

la construccion y explotacion , calcúlese qué de millones este beneficio representa.

3.º Que no es menor la compensacion que resultaria tambien del mayor número de pueblos á que serviria directamente á su paso.

Y 4.º Que esta razon , si en las calzadas ó caminos ordinarios puede significar algo , en cuanto á las líneas de hierro la consideramos de tan poco valor por sí sola , que creemos sería un absurdo considerarla y atenderla á costa del menor sacrificio que pudiera imaginarse. Esta opinion , que en las primeras líneas de este trabajo hemos consignado como una de nuestras mas firmes convicciones , tiene en su favor el apoyo de hombres ilustradísimos , cuyos conocimientos científico-prácticos son muy respetados en nuestra nacion , y cuya voz es escuchada con veneracion aun entre los mas distinguidos en la ciencia.

Copiaremos aquí textualmente las palabras de uno de esos ingenios superiores , como *el eco de la razon , de la utilidad y de la justicia* en el interesante ramo del servicio público de que nos estamos ocupando ; y estas palabras bastarán por toda respuesta á tales objeciones.

El distinguido Ingeniero autor de la importante *Memoria sobre el proyecto del ferro-carril de Albacete á Cartagena* , mandado estudiar por Real órden de 15 de Agosto de 1851 , cuyos trabajos merecieron un elogio singular y honrosísimo en la sesion del alto Cuerpo colegislador de 6 de Abril último de boca de uno de sus autorizados miembros , nos ofrece al mismo propósito de *aumento de las distancias en las líneas de caminos de hierro* las siguientes notables palabras : « Con respecto al aumento en la »línea , fijaremos desde este momento nuestra opinion , »que consiste en dar á las longitudes una importancia

»muy secundaria en estas vías, donde una legua es  
 »cuestión de cinco minutos, y donde el enlace de los  
 »focos de producción y la buena distribución de los des-  
 »niveles son el todo para nosotros.»

»Los caminos de hierro por la rapidez de su marcha,  
 »pueden recibir en su trazado rodeos que no son apli-  
 »cables á las carreteras ordinarias á causa de los graves  
 »perjuicios que ocasionarian al transporte.»

»Un aumento de diez leguas en las inflexiones de  
 »una carretera, ocasionaria la pérdida de un día ó día  
 »y medio de jornada, á la vez que en un ferro-carril  
 »solo queda reducido el atraso á una hora. Si en cambio  
 »puede el camino abrazar por medio de vueltas razonables  
 »territorios ricos en productos, y enlazar entre sí mayor  
 »número de poblaciones, que seguirian aisladas, si el trazado  
 »no se desviase de la recta, creemos que tanto en interés del  
 »país, como en el de la misma explotación, está el hacer  
 »esas inflexiones, yendo el ferro-carril á buscar la produc-  
 »ción y los pueblos, y no obligando á estos á que busquen  
 »aquel.....»

«Entre una vereda para caminante de á pié y un  
 »ferro-carril (dice en otra parte de la misma Memoria)  
 »hay una inmensidad que los separa. En la primera lo  
 »que principalmente importa es la brevedad, y por tan-  
 »to la línea mas corta es la preferible; el segundo no  
 »solo sirve para acercar los pueblos, sino para fomentar  
 »su industria, dar vida á su comercio y valor á sus pro-  
 »ducciones; y para que esto se verifique, creemos que  
 »lo primero que se necesita es que haya pueblos, indus-  
 »tria, comercio y producciones.» Hasta aquí la Memoria  
 citada.

Frasas mas acomodadas al caso de que nos ocupa-  
 mos, no pudieron dictarse aunque se hubiesen escrito

expresamente para nuestro asunto; y ante su fuerza no hay sino humillar la frente.

¿Qué resta ya á nuestro intento despues de las demostraciones presentadas? ¿Trazaremos el cuadro que esta provincia ofreceria si llegase á verse vivificada por tan portentoso elemento de vida? ¡Temerario empeño! ¡Pretension insensata! ¿Qué imaginacion alcanzaria á describir con exactitud los prodigiosos efectos del desarrollo que para un porvenir tan próspero se prepara? Nuestra provincia, entrando con todas las de Castilla, sus hermanas, en el movimiento universal, de que hoy no forman parte por sus escasos medios de comunicacion, se verá trasformada completamente. Las industrias agrícola y pecuaria, primer elemento de su riqueza, hallarian un estímulo, desconocido hoy, que empeñaria la laboriosidad de sus hijos hácia el aumento que pueden tener las producciones en ambos ramos, perfeccionando los medios de llegar á mas copiosos resultados. La vid coronaria laderas hoy desnudas y acomodadas á su plantacion, y acaso el olivo aumentaria en nuestros valles con buen éxito.

Las demás industrias vendrian á disputarse la preferencia en sus adelantos, y Avila volveria á sacar de la riqueza de primeras materias, que su suelo encierra, el fruto que debe y puede prometerse en las manufacturas de lana. Las caidas de aguas que pueden acaso utilizarse en algunos puntos, serian buscadas para dar impulso á la mecánica; el carbon de piedra de otros puntos de Castilla, traído con poco coste á suplir otras fuerzas motrices, produciria á la vez dos beneficiosas explotaciones, y el espíritu industrial y de asociacion completaria la obra.

Y ¡qué de motivos no hallaria la aplicacion del

hombre emprendedor en otras y otras mil empresas de conocida utilidad! La exquisita naturaleza y calidad de sus ricos pastos, y muy delicadas y abundantes leches en los partidos de Piedrahita y el Barco, haria tomar incremento, ó mejor dicho, nacer la fabricacion de mantecas y quesos, que podrian, en pocos ensayos, llegar á la Córte y otras capitales, compitiendo dignamente con las mantecas y quesos del extranjero. Las montañas abundantes de maderas, que hoy estan sin provecho perdidas, sentirian bien pronto los efectos del nuevo movimiento; y rendirian á la segur bien dirigida el beneficio de sus ricos pinos y abetos, que hoy solo sucumben al ímpetu violento de los huracanes, sin provecho para nadie.

Y ¿qué diremos de la industria minera, tan poco animada en este punto, y que segun entendidos observadores, puede ser grandemente benefícosa?

Si hemos de dar crédito á los apuntes y noticias de algunas personas competentes en el ramo, sería posible ver establecidas ferrerías, para lo que no faltan ricas y abundantes venas de hierro. Nuestras canteras de piedra fina de construccion y de adorno, serian grandemente utilizadas; podrian impulsarse y mejorarse las fábricas de porcelana, utilizando nuestros puros *cuarzos* y *feldspatos*, que en muchas partes existen en abundancia, y hasta acaso podríamos lisonjearnos con el buen éxito de bien dirigidas investigaciones, si contásemos entre nuestros productos minerales el carbon de piedra, como sospecha el estudioso profesor, á quien en este ramo debemos algunas curiosas observaciones, que debe existir en algunos puntos de nuestra provincia.....

Y nuestra capital, ¿á dónde iria? ¡Oh! El solo recuerdo de tantos elementos reunidos, la simple enunciacion de tan felices disposiciones, es presentar al Gobier-

nó toda la recomendacion que Avila necesita para ser preferida en el dia del fallo; porque lo que el Gobierno exige aquí lo tiene como en ninguna otra direccion; lo que el Gobierno desea, aquí lo encuentra como en ninguna otra direccion; y esta sola puede llenar todas las exigencias justas del Gobierno, del país y de las empresas. La via del Norte, viniendo desde Madrid á vencer los puertos por Navalgrande, tocaria en puntos industriales en Castilla la Nueva, encontraria á su paso el primer monumento de las artes, erigido por la piedad de un Rey poderoso en recuerdo de glorias nacionales, y en él un sitio Real, muy digno de ser visitado de nacionales y extranjeros, y cuyo solo nombre traerá, de seguro, á contemplarle de cerca, mas afluencia de viajeros que todos los demás sitios de recreo de nuestros Monarcas, por mas ricos que sean en lozanía de vegetacion y lujoso aparato de fuentes y cascadas.—Abriria una perenne corriente al cambio de frutos de Castilla con los de las provincias de Levante y del Sud; así como enlazaría á toda la Nacion con ambos mares.... Mas ¿á qué nos detenemos en estas consideraciones tan comunes y tan repetidas?

Hemos dado fin al objeto que nos propusimos al redactar esta *Memoria*; hemos cumplido el mas noble y digno de nuestros proyectos. Allá hemos llegado donde han podido llevarnos nuestras fuerzas, impelidas extraordinariamente por nuestro celo de buenos hijos y leales patricios. ¡Ojalá el éxito corone nuestros afanes!! Ojalá,—y esto bastaria á dar recompensados sobremanera nuestros humildes esfuerzos— estas noticias y estos datos tan importantes y dignos de ser considerados, como verdaderos y exactos en su fondo, sean atendidos al comparar los trazados, y antes del término del negocio!! Si

esta dichauviésemos, mucha confianza nos anima de que ningun otro trazado puede ofrecer las inmensas ventajas del de Navalgrande y Avila; el cual,—sin que pueda contradecírsele ningun otro interés rival,—haria que la gran línea del Norte, tuviese toda su importancia y produjese todos los beneficios, que debe producir, y extendiese su influencia prodigiosa á tantas comarcas ricas, que de otro modo quedarán en perpétuo y miserable aislamiento; no dudando en emitir, como mera opinion nuestra, que al adoptar este trazado, con el ahorro de millones y de tiempo que naturalmente se obtendria, sería posible, fácil y utilísimo dar enlace con la gran línea á la capital de Segovia y puntos que hasta el dia han aparecido en rivalidad de pretensiones. Así se combinaban todos los intereses, y se mejoraba el público servicio: así quedarían satisfechos todos los deseos justos; y el país castellano, unido como un solo hombre, bendeciria eternamente la mano bienhechora que le habia dado entrada en el movimiento general del siglo XIX, de que hasta hoy se encuentra enteramente extraño.

Avila 1.º de Agosto de 1853. — ANTONIO ZAONERO DE ROBLES.

Presentada la anterior *Memoria* á la Sociedad económica de Amigos del país de Avila, en la sesion extraordinaria de 16 del mes de Agosto, con una exposicion razonada, á que dió lectura su autor el Socio D. Antonio Zaonero, la Corporacion la

aceptó desde luego reconocida, y acordó que pasare á una comision compuesta de los Sres. D. Juan Sanchez, vicedirector, D. Eustaquio de Ibarreta y D. Antonio Martin Lunas; los cuales se ocupasen, con la mayor actividad posible, de la revision de este trabajo del Sr. Zaonero; y hallándole conforme al objeto, y digno de la Sociedad, como esperaba, se imprima y publique de cuenta de la misma Sociedad que lo aceptaba; ó bien hiciesen en su caso, de acuerdo con su autor, las alteraciones que creyesen oportunas y convenientes.—La comision se dedicó sin dilacion á sus tareas; y en sesion de 25 del mismo convocada á este objeto, dió cuenta de su cometido, manifestando: «Que habia hallado la Memoria del Sr. D. Antonio Zaonero muy conforme al objeto que en ella se proponia, y digna de la Corporacion que la aceptaba, tanto en su plan y estilo, cuanto en las ideas y pensamientos que en ella se desenvolvian; y que si bien en la parte de noticias estadísticas y guarismos no era posible dar un dictámen razonado en el momento, por la premura del negocio, era su opinion, que no creia haber reparo notable que oponer, atendiendo á lo difícil y expuesto á errores de esta clase de trabajos, y mas aun teniendo en cuenta que tales noticias y datos habian sido buscados y reunidos por un individuo aislado; y por tanto creia la Comision que podia ser aceptada íntegra y tal como su Autor la ofrecia, la Memoria del Sr. Zaonero, bajo las ligeras correcciones que él mismo estime convenientes antes de su impresion.» = Conforme con tal dictámen la Sociedad acordó en este mismo dia: «Que adopta con reconocimiento íntegramente la Memoria del sócio Sr. Zaonero, al cual se haga así *saber para su satisfaccion*; que se imprima y publique de cuenta de la Sociedad, circulándola lo mas conveniente, á fin de que contribuya en la parte posible á ilustrar la opinion pública sobre las ventajas positivas del trazado por Avila, de que se ocupa: que hallándose el Sr. Zaonero en la Corte en asuntos del servicio público, allá se le remita el original de su Memoria y conocimiento de este acuerdo, para que, bajo su direccion inmediata, sea llevado á entero y pronto cumplimiento.» = Lo cual todo así se ejecutó por parte de la Secretaria de la Sociedad en el momento.—  
**R. SERRANO, Secretario.**



# SOCIEDAD ECONOMICA DE AMIGOS DEL PAIS DE ÁVILA.

## DISPUTACION PERMANENTE EN LA CORTE.

- Excmo. Sr. D. Eugenio Tapia, *Presidente*.  
 Excmo. Sr. D. Juan Martin Carramolino, *Vicepresidente*.  
 Excmo. Sr. D. Francisco Agustin Silvela.  
 Excmo. Sr. D. Domingo Ruiz de la Vega.  
 Ilmo. Sr. D. Ramon Ceruti.  
 Ilmo. Sr. D. Nicolás Mérida.  
 Sr. D. Ildefonso Salaya.  
 Sr. D. Julian García, *Secretario*.

Excmo. Sr. D. Mariano Miguel de Reynoso, *Sócio de mérito y agregado á la permanente*.

- Sr. D. Joaquin Perez, *Contador y Director interino*.  
 Sr. D. Juan Sanchez, *Vicedirector*.  
 D. Félix Hernandez, *Censor*.  
 D. Eusebio Iruegas, *Vicecensor*.  
 D. José Bachiller, *Tesorero*.  
 D. Mateo García, *Vicecontador*.  
 D. Rafael Serrano Brochero, *Secretario*.  
 D. Eladio Sanchez Ocaña, *Vicesecretario*.

- D. Francisco de Cossio.  
 D. Alejandro Gutierrez.  
 D. José Lopez Requena.  
 D. Francisco García.  
 D. Juan Navarro.  
 D. Cayetano Diaz.

- D. Joaquin Muñoz de Cossio.  
 D. José Tarruell.  
 D. José Mateos Aguado.  
 D. Márcos Perez.  
 D. Pablo Gutierrez.  
 D. Francisco Rodriguez Vega.



- |                                    |                                   |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| D. Gregorio Contreras.             | D. Ramon Fernandez Campomanes.    |
| D. Domingo Fontal.                 | D. Juan Ruiz.                     |
| D. Antonio Zaonero.                | D. Valentin Martinez Casavieja. — |
| D. José Zaonero.                   | D. Pedro Baquero. —               |
| D. Francisco de Paula Ferrer.      | D. Pedro Llanos.                  |
| D. Vicente Zarza.                  | D. Galo Terán. —                  |
| D. José Cuenca.                    | D. Julian Martinez Yanguas.       |
| D. Angel Rivas.                    | D. Pio Carbajosa.                 |
| D. Marcelino Garcia.               | D. Pedro de la Cal Félix.         |
| D. Antonio Sastre Real.            | D. Antonio Estevez.               |
| D. Manuel María Herrerros.         | D. José Vicente Martinez.         |
| D. Valentin Sanchez Monje. —       | D. Gregorio Rodriguez Bonet. —    |
| D. José Solercio Castelar.         | D. Fernando Boan Montenegro.      |
| D. Enrique Alboin Coronel. —       | D. Fermin Argüello. —             |
| D. Rafael Jara.                    | D. Juan Vergara.                  |
| D. Benito Buitrago y Vinuesa.      | D. José Alvarez de Villena.       |
| D. Ildefonso Bernaldo de Quirós. — | D. Pedro Jimenez Muñana. —        |
| D. Feliciano de la Peña.           | D. José María Hurtado.            |
| D. Antonio Osorio.                 | D. Agustin Alvarez.               |
| D. Felipe Perrino.                 | D. Juan José Hurtado.             |
| D. Eustaquio de Ibarrieta. —       | D. Hilarion Mediero.              |
| D. Antonio Martin y Lunas.         | D. Julian Bachiller.              |
| D. José García Ocaña.              | D. Jorge Arias.                   |
| D. Santos Fernandez Obejero.       | D. Vicente Rico.                  |
| D. Fausto Aguado.                  | D. Andrés Hernandez Callejo.      |
| D. Claudio Gonzalez. —             | D. José Casas.                    |
| D. Francisco Rodriguez.            | D. Fernando García. —             |
| D. Lorenzo Crespo. —               | D. Juan Manuel Rodriguez.         |
| D. Antero de Arrabal. —            | D. Valentin María Mediero. —      |
| D. Santiago Alonso. —              | D. Luis de la Lastra.             |
| D. Trifon del Rio. —               | D. Bernardino Sanchez. —          |
| D. Jacobo Perez. —                 | D. Ventura de Zubiate.            |
| D. Mateo Porres.                   | D. Marcos Rodulfo.                |
| D. Clemente Gonzalez.              | D. Vicente Laplana.               |
| D. Pio del Castillo.               | D. José Jesus de la Llave. —      |
| D. Tomás Salcedo.                  | D. Crisanto García.               |
| D. Bonifacio de Paz.               | D. Miguel Pacho.                  |
| D. Pablo Jimenez de Muñana.        | D. Valentin Pizarro.              |
| D. Salvador Blasco. —              | D. Antonio Garcimartin.           |
| D. Mariano Aboin Coronel. —        | D. Gregorio de la Lastra.         |
| D. Bonifacio José García.          | D. Joaquin García Ocaña.          |
| D. Alejandro Mazarredo.            | D. Joaquin Zaonero.               |
| D. Vito Fernandez Vitores. —       | D. Jacinto Bueno. —               |

D. Buenaventura Gonzalez.  
D. Casiano Hernandez.  
D. Segundo Cabo.  
D. Isidoro Gonzalez.  
D. Blas Celedonio Garcia.  
D. Ildefonso Rovina.  
D. Pablo Molinero.

D. José Jimenez.  
D. Gerónimo Rocandio.  
D. Pedro Moyano.  
D. Francisco Martin.  
D. Alejandro Mercado.  
D. Pedro Medina.

Es copia de la lista original. = SERRANO, *Secretario*.

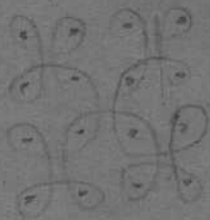












$$1 \times 2 \times 3 \times 5 \times 7$$

$$2520 = 2^3 \cdot 3^2 \cdot 5 \cdot 7$$

$$12:1 = 12$$

$$35:1 = 35$$

$$12 \times 2 = 24$$

$$35 \times 2 = 70$$

2520	2	1260	2	630	2	315	3	105	3	35	5	7
2520	2	1260	2	630	2	315	3	105	3	35	5	7

$$12 \cdot 35$$

$$12 \times 2 = 24$$

$$35 \times 2 = 70$$

$$97 \cdot 116$$

$$97$$

$$30$$

$$1070$$

