

706.^o

FERRO-CARRILES DE LA PROVINCIA DE SORIA.

MEMORIA

LEIDA

FOR LA COMISION AUXILIAR PROVISIONAL

EN LA

JUNTA GENERAL CELEBRADA EN 18 DE SETIEMBRE DE 1880.

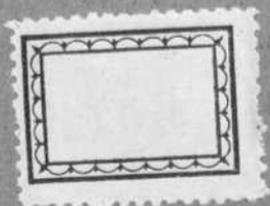


SORIA.

Imprenta provincial.

1880.

55-F
K-32



B.P. de Soria



1062367

SS-F K-32

188

R. 8.221

FERRO-CARRILES DE LA PROVINCIA DE SORIA.

MEMORIA

LEIDA

POR LA COMISION AUXILIAR PROVISIONAL

EN LA

JUNTA GENERAL CELEBRADA EN 18 DE SETIEMBRE DE 1880.



SORIA.

Imprenta provincial.

1880.

FERRO-CARRILES DE LA PROVINCIA DE SORIA.

MEMORIA

LEIDA POR LA COMISION AUXILIAR PROVISIONAL

EN LA JUNTA GENERAL CELEBRADA EN 18 DE SETIEMBRE DE 1880.

EL M. I. Ayuntamiento de esta ciudad, inspirándose en los más levantados sentimientos por el bien general de la provincia, á la vez que por la prosperidad de la capital: considerando la urgente necesidad de tomar parte en el movimiento que excita la actividad de otras localidades; al solo anuncio de la importantísima cuestión de construcción de vías férreas, objeto preferente hoy de todas las aspiraciones y de empeñadas controversias, juzgando ser llegado el momento de que el país demuestre cuánta es su decisión, y las no escasas fuerzas con que cuenta para tomar notable participacion en esta grande empresa, acordó, con la mayor oportunidad y con todo acierto, dirigirse á la Comision permanente de la Excm. Diputacion provincial, que, enteramente conforme con tan elevados pensamientos, ofreció con entusiasmo su auxilio corporativo é individual, en cuanto sea conveniente y necesario para su realizacion.

Al efecto, una Comision de ambas Corporaciones se acercó al señor Gobernador civil de la provincia, que desde luego ofreció toda su cooperacion y cuanto de su autoridad y personal concurso dependa.

Bajo su presidencia, en 13 de Agosto último tuvo lugar en la sala capitular del Municipio la reunion preparatoria de las dos Corporaciones, representada la provincial por todos los Diputados residentes, en la que, despues de un notable discurso del Sr. Gobernador, perfectamente adecuado al objeto, se acordó el nombramiento de una Comision auxiliar que, con el caracter de provisional, informe acerca

de los medios con que la provincia podrá contar para tomar parte en tan grande empresa; autorizando á dicha Comision para ponerse en comunicacion con las Corporaciones y particulares que creyera de conveniencia, dentro y fuera de la provincia, con el fin de celebrar otra más numerosa reunion en el dia de hoy, y dar cuenta del pensamiento que bajo aquella feliz inspiracion pueda servir de base para que el país alcance los grandes beneficios que ofrecen las vías férreas.

En aquella reunion recibieron los que suscriben la inmerecida honra de ser designados para formar provisionalmente esta Comision, gravísimo encargo que aun hoy consideran muy superior á la debilidad de sus fuerzas. Porque ¿cómo en tan corto tiempo reunir datos, si no bastantes, por lo ménos aproximados, luchando con las dificultades que siempre opone la urgencia? Aliéntales ante todo el convencimiento de contar con vuestra consideracion benevolente, y vienen ante vosotros dando cumplimiento al encargo recibido y á la palabra empeñada. Oid, y sed indulgentes; que si el ánimo desfallece ante la magnitud del asunto, la voluntad es tanta que lo incompleto de la obra alguna excusa merece.

Antes de entrar á ocuparse del principal objeto del presente informe, la Comision cree conveniente y de necesidad imprescindible dirigir una mirada retrospectiva al pasado de nuestra provincia, condensando la notable historia de las vicisitudes por que sus intereses materiales han pasado.

No es necesario evocar recuerdos muy lejanos. Basta partir de principios del siglo actual.

Dos elementos constituian entónces su principal riqueza. La cabaña lanar trashumante y la de carretería. A formar juicio de la primera sirve un dato elocuentísimo consignado por un estadista de aquella época. Más de 600.000 cabezas, jice, descienden de las elevadas montañas de la provincia de Soria á pasar el invierno en las abundantes dehesas andaluzas y extremeñas. El gran desarrollo á que llegó la segunda se comprende por la catástrofe que affigió á una sola familia la vispera de la batalla de Bailén al perder doscientas parejas de bueyes, con que, como otros muchos particulares de este país, hacía la conduccion de mercancías.

Las lanas españolas no tenian entónces competencia. Y los altos precios á que en los mercados extranjeros se vendian, dieron origen al convencimiento de que la provincia de Soria debiera contarse como una de las más ricas de la Península.

En cuanto á su extension territorial, la generacion que ya va extinguiéndose recuerda todavía cuando Logroño, erigida en capital de provincia, llevó tal vez las más fértiles comarcas que ántes constituian la parte Norte de la de Soria.

Concausas cuyo análisis no es de este lugar, concluyeron con la cabaña trashumante y carretería. El país, esencialmente ganadero hasta entónces, destinaba la mayor parte de su territorio y de sus hombres á la manutencion y custodia de la ganadería. Destruida esta riqueza, los capitales fueron extinguiéndose; las aldeas perdieron sus

acomodados pobladores, de lo cual dan triste muestra las ruinas de los notables edificios que á cada paso se encuentran. Y de aquella trasformacion desoladora y profunda vino la postracion del país. Tal es su pasado, á grandes rasgos descrito.

Con trabajosa lentitud, como el enfermo que desde las puertas de la eternidad vuelve á la vida material arrastrando difícil convalecencia, nuestra provincia, aunque lentamente, va levantándose de la postracion en que necesariamente la dejaron tan enormes pérdidas. Tal vez si no fuera tanto el abandono en que se la tiene; si intereses ayudados poderosamente en su contra y en contra de los intereses generales no hubieran desviado de nuestra provincia el gran bien á cuya realizacion hoy aspiramos, Soria fué una de las provincias más industriales, más productoras y más ricas de España. Porque, según más adelante quedará demostrado, en su seno encierra cuanto puede servir de alimento al empleo de capitales para el desarrollo de empresas fructuosas.

Ejemplo de esta verdad es el modo lento, pero progresivo, aunque trabajoso, cómo la provincia viene soportando la triste situacion en que la dejó aquella profunda trasformacion. Por afortunada coincidencia han contribuido para esto los mismos elementos cuya pérdida ocasionó su ruina. A medida que la ganadería trashumante iba extinguiéndose, el sobrante de brazos y de terrenos aumentaba. Como en toda gran calamidad acontece, el asombro y el dolor concentraron por algun tiempo las fuerzas físicas y morales del país. La desgracia vino á llamar á todas las puertas, y un sólo eco resonó en todos los corazones. Es preciso vivir, dijeron, y ante esta necesidad suprema, conociendo que el individuo como los pueblos no se levantan sólo con auxilio ajeno, si primero no dan pruebas de serena y vital firmeza, buscaron el alivio del mal presente en el trabajo empleado sobre la tierra que nos sustenta. De aquí el gran desarrollo que paulatina, pero eficazmente, vienen teniendo en la provincia la agricultura y su poderoso é indispensable auxiliar, la ganadería, como natural consecuencia.

De aquí tambien que, bajo el acieate de la necesidad, solos, sin proteccion, entregados á sus fuerzas, pero dirigidos por la suprema ley del trabajo impuesta por la Divina Providencia á hombres y pueblos que tienen voluntad de redimir su desgracia; todas las fuerzas vivas del país, toda su inteligencia se dirigieron al cultivo de la tierra y á la crianza del ganado estante. El resultado no sólo corresponde sino que excede á las esperanzas, puesto que permite la exportacion de notables sobrantes en granos; y la ganadería estante, muy escasa en los tiempos florecientes de la merina, ha tenido aumento y desarrollo cuya importancia compensa aquella notabilísima pérdida.

Pero ¿basta esto? ¿Puede ni debe el país contentarse con lo que ha desarrollado con sus solas fuerzas? No, y mil veces nó. Lèjos de ello, un país que de la postracion por sí solo se levanta con tal pujanza y fuerza, tiene legítimo derecho á que los gobiernos, representantes del Estado, le atiendan: tiene derecho ó no ha de existir un resto

de justicia distributiva en la tierra, á que parte de los caudales públicos, á cuyo aumento contribuye puntual, vengán á invertirse en su beneficio: tiene derecho á que desaparezca la tristeza de verse la provincia condenada á ser como una isla que enclavada entre esos poderosos elementos de prosperidad, entre esas grandes conquistas de la ciencia, que son la vida de todos los pueblos, mira la línea trazada en el horizonte por el humo de la locomotora, y percibe el ruido del tren y del silbato, que solamente le dejan la dolorosa certidumbre de su desgracia; tiene derecho á que en pleno siglo XIX y en el centro de una nacion civilizada, no se dé el lamentable espectáculo de verse desheredado del goze de una de las más grandes conquistas de la ciencia, que lleva en otras provincias el desarrollo de la riqueza hasta el último rincón de la más apartada aldea; tiene derecho, en fin, á imponerse, y para imponerse como lo hace toda causa justa, es preciso que haga exhibicion de todas las fuerzas, de todos los poderosos elementos, de los alicientes que para el empleo de capitales encierra. Es indispensable tambien que haga desaparecer una preocupacion injusta que contra el país existe, y que repetida como un eco por voces ingratas, y por tanto completamente desautorizadas, ha llegado á tomar cuerpo aunque se halla destituida de justicia.

Bajo estas premisas, la Comision va á desenvolver este informe con datos positivos, que cree oportuno enumerar por el orden siguiente.

Primero.

Grandes elementos de explotacion con que la provincia de Soria cuenta para el desarrollo de la riqueza pública, y para el alimento de las vías férreas.

Antes de entrar en la demostracion práctica de cuanto concierne á este punto, la Comision tiene el deber de combatir un grave error en que se está incurriendo y que se explota contra esta provincia. La conclusion en que se funda error tan funesto para los intereses de la provincia, arranca de tres suposiciones igualmente desatendibles é injustas; son: la rigidez del clima, la situacion topográfica y la pobreza del país. Veamos que hay en estas afirmaciones.

Rigidez del clima.—Esta no es una razon. Nadie en el mundo, ninguna inteligencia seria y formal puede tomarla en cuenta. Si así no fuera, llegaríamos hasta la absurda conclusion de que era preciso despoblar los países que se encuentran en condiciones semejantes ó que tal vez las superan. Hay más. Lejos de ser esa una razon, elocuentes hechos positivos de la vida real se encargan de desvanecerla. Colindante con nuestra provincia está la de Búrgos. No vamos lejos en busca de ejemplares. Y esa provincia y su capital prosperan hace años, disfrutando del grandísimo bien que hoy Soria y su provincia anhelan. Búrgos se halla en iguales, si no en peores condiciones climatológicas que Soria, y goza de una línea férrea de primer orden que

la atraviesa. Y por último, el clima de Soria y Búrgos es como el de la generalidad de España, y no más.

Situación topográfica.—Cien veces hemos oído esta pregunta que al sentido más vulgar no puede menos de ocurrir. ¿Se trata por ventura del paso de los Alpes? No, seguramente, ni mucho menos. La ciencia ha dado en este punto su veredicto irrecusable, y de los estudios hechos resulta que ni como indicación, ni como pretexto siquiera, puede prosperar esa conclusión.

Pobreza del país. Si esta fuera una verdad positiva, léjos de servir para que las legítimas aspiraciones de Soria no se cumplieran, debería obligar á realizarlas; porque ¿quién más digno de protección que el pobre?

Pero felizmente, léjos de existir semejante pobreza, sucede todo lo contrario. Datos elocuentísimos van á demostrarlo. Y á la vez sirven para hacer patente que esta provincia puede con sus productos dar gran alimento á las vías férreas, y con su riqueza inexplorada servir de aliciente á las empresas industriales.

Un hecho de la más alta importancia se presenta á la consideración del estadista al ocuparse comparativamente de la provincia de Soria. En un proyecto presentado hace dos años á la Excm. Diputación provincial se expresa que el valor de los bienes vendidos en esta provincia en virtud de las disposiciones sobre desamortización, excedía de 40 millones, que su autor limitó á reales y otros afirman podía elevarse á pesetas. Una provincia que ha llevado á las arcas del Tesoro en pocos años tal contingente, tiene demostrado por este solo y elocuente hecho cuanto puede prometer en el desarrollo de su riqueza.

Al examinar en otro período de esta MEMORIA el pasado y el presente de esta provincia, ha indicado la Comisión cuál es el estado actual de sus productos agrícolas y de su ganadería. Descendiendo ahora á detallarlos, cree conveniente consignar que pueden apreciarse del modo aproximado siguiente:

En granos y semillas un producto de 4.000.000 de fanegas.

En patatas y hortaliza, como 1.000.000 de arrobas.

De ganado lanar, mérino ó trashumante, conserva todavía unas 40.000 cabezas.

De ganado churro ó estante sobre 600.000 cabezas.

Unas 30.000 cabezas de cabrío.

De 70 á 80.000 de ganado vacuno, caballar, asnal, mular y de cerda.

No se hace mérito de la producción en vinos, cuyo desarrollo creciente está demostrándose con el aumento anual de plantaciones.

Sin contar los de propiedad particular, tenía la provincia hace años 619 montes públicos, que hoy por la desamortización se han reducido también en gran parte á propiedad particular.

Aun cuando de los productos de toda esta riqueza se considere necesaria una mitad para el consumo del país, puede juzgarse cuánto será el sobrante que de la provincia puede exportarse en cereales, en carnes, en lanas, en maderas y en combustible: sobrante que hoy con

dificultad y á costa de grandes sacrificios exporta, lo cual le impide hacer competencia en otros mercados por la carestía de los arrastres; pero que abiertas las vías férreas, además del cargamento seguro que en esta provincia tendrían, habría de resultar con grandes ventajas comerciales.

Hasta aquí los productos actuales, que aun sin las ventajas de facilidad y economía se obtienen. Puede considerarse cuál llegaría á ser su crecimiento el día en que aseguradas esas ventajas, y con los adelantos de la ciencia alcanzarán el desarrollo consiguiente.

Pero esta provincia no sólo cuenta con esos medios de producción que hoy explota. Hay otros muchos que no están explotados y que ofrecen grande aliciente para el empleo de capitales. Preciosos y excelentes jaspes; grandes canteras de piedra de todas clases para construcción; elaboración de cal y yeso; minas de carbon, de hierro, de asfalto; notables saltos de agua.

En medio de las dificultades con que se lucha para que sea productiva la industria en el país, no hace muchos años que un periódico local consideraba que el número de fábricas y artefactos de todas clases pasaba de 500.

Ahora bien: una provincia que despues de perder sus antiguos medios de prosperidad; despues de ver menguado su territorio con la desmembracion de ricas comarcas, se levanta por sí y entregada á sus solas fuerzas; que cubre sus necesidades y aun puede llevar á los mercados vecinos tan notable sobrante; que además encierra una gran riqueza sin explotacion, que sólo necesita medios fáciles y económicos de transporte para su desarrollo; una provincia que cubre tan puntual las cargas públicas, que cuando en otras muchas de España se daba el tristísimo espectáculo de dejar morir de hambre á los infelices maestros de escuela, tenía, como siempre, cubiertas al día todas sus atenciones, llevando á las arcas del Tesoro con puntualidad sus contingentes, y dando sus hijos en crecido número para las dos guerras que han afligido la patria, y cuyas terribles consecuencias lloran aún en el país multitud de madres desoladas, ¿merece que se la desatienda? ¿no es digna de que se la mire con igual predileccion que á las demás? ¿Por ventura, la siempre leal provincia de Soria, ha dejado de pertenecer al suelo de la noble España? ¿Será la causa el interés de empresa? No, nó es posible; porque los gobiernos ejecutores de la justicia distributiva comprenden la que á Soria asiste, y satisfarán su justa aspiracion realizando la constante esperanza que alimenta, de lo cual son prueba las leyes á cuya ejecucion aspiramos. Trabajemos con energía y confianza; elevemos hasta el Trono con respetuosa consideracion nuestras súplicas; demostremos ante los Cuerpos Colegisladores la poderosa razon que nos asiste para que tengan cumplimiento las leyes que en favor de Soria se han dictado bajo la iniciativa de nuestros representantes. Y la razon se hará lugar al fin si la defendemos con resolucion y constancia.

Segundo.

Vías férreas á las cuales debe con preferencia atender la provincia de Soria.

Varios son los proyectos que en la actualidad se agitan.

Entre ellos los principales sobre que está fija la atención pública son los siguientes:

DE CARACTER INTERNACIONAL.

1.º El que partiendo de Baidés en la línea de Madrid á Zaragoza, y atravesando por Almazan y Soria, ha de empalmar en Castejon de Ebro en la línea de Zaragoza á Alsasua.

2.º El que partiendo de Torralba de Medinaceli, y cruzando por Almazan y Soria, vaya á Calahorra, Pamplona y los Alduides.

GRAN TRASVERSAL DE ESPAÑA.

3.º De Valladolid en la línea del Norte por Almazan y Ariza en la de Zaragoza.

4.º De Valladolid en la línea del Norte pasando por el Burgo de Osma y Soria á Calatayud.

Al entrar en el exámen de esta importantísima parte de su informe, la Comisión no tiene pretension de aducir razones científicas, que no están á su alcance, en punto á la ejecución de cada trazado. Conste que en este punto subordina su pensamiento á las decisiones de la ciencia, que siempre respeta.

Otro extremo de igual importante consideracion, es indispensable tambien que la Comisión tenga en cuenta. El relativo á la preferencia que con relacion á los intereses generales deba darse á las líneas de Torralba á Baidés.

Por último, es necesario fijarse respecto de los dos primeros en un asunto de la más elevada consideracion, que es hoy objeto de debate público y de acalorada controversia en muchas provincias, por el carácter internacional de estos dos trazados. En este último punto, ántes de entrar á demostrar su opinion, cree conveniente consignar que sin la más leve duda y sin vacilacion alguna, Soria debe aceptar y hacer suyas cuantas razones de todo género consigna D. Serafin Olave en su folleto titulado *La verdad acerca del ferro-carril de Alduides*; á cuyo efecto, y en virtud de las facultades que se le confirieron en la reunion de 13 de Agosto último, la Comisión se ha dirigido al insinuado Sr. Olave, á D. Valentin de Domingo y Roca, representante y socio de la compañía Le Beuf y Roca; á las Diputaciones de Logroño y Pamplona, y á los Ayuntamientos de estas dos capitales y de Calahorra y otros puntos importantes que en su caso habria de recorrer el trazado internacional.

Se trata del proyecto más importante que, recorriendo la Península desde Cádiz y Málaga hasta la frontera francesa, ha de poner á España en relacion directa con Europa entera.

La Comision, al proponer la aceptacion preferente de la línea de Torralba, y por tanto la adhesion á todo cuanto en su apoyo consigna D. Serafin Olave, cree innecesario enumerar las consideraciones de interes y conveniencia general que existen, cuya fuerza es irrefragable, y por tanto excita á las Comisiones provincial y municipales, así como á todo el vecindario de esta provincia, á que presten toda su atencion, todo su concurso, todos sus ofrecimientos y todas sus fuerzas para la realizacion del indicado ferrocarril Alduino ó de acortamiento, conocido tambien con la denominacion de Gran Central de España, que partiendo de Torralba de Medinaceli ha de entrar por los Alduides en Francia, recorriendo los puntos que la Comision indicará al ocuparse de la mayor conveniencia para los intereses de esta provincia.

Empero á la vez, y como consideracion de carácter general respecto de la línea trasversal, la Comision debe sentar su opinion favorable, y de toda é indisputable preferencia, relativamente á la línea de Valladolid á Calatayud por Soria; línea que, partiendo de aquel punto importante en el cual vienen á converger las del Noroeste y Norte, que sirven á las ricas provincias que abraza tan extensa zona, va á dar directamente vida al comercio de la industriosa Cataluña, de las feraces comarcas de Valencia y Aragon, entrando con la de Zaragoza en Calatayud.

Al consignar, aunque á grandes rasgos, la Comision la importancia de esta línea, cree decir bastante para demostrar que es sin disputa la mejora más grande con que puede servirse á los intereses de España.

Hechas estas consideraciones generales, la Comision va á dedicar toda su atencion y su trabajo á demostrar cuáles de los proyectos son los preferentes con relacion á los intereses de la provincia.

TRAZADOS CENTRALES.

Bajo esta denominacion creen los firmantes que deben comprenderse los dos primeros señalados en orden en este segundo punto de la presente MEMORIA.

Para declarar la preferencia, Soria ha de tener en cuenta los intereses provinciales, descendiendo á los más minuciosos detalles para demostrar su conveniencia en relacion con los intereses generales de la Nacion.

La Comision no vacila al informar, como lo deja expresamente consignado, que se dé la preferencia en todos conceptos al proyecto de Torralba.

He aquí los motivos en que se funda:

- 1.º Porque así se encuentra la cabeza de línea dentro de la provincia.
- 2.º Porque aún cuando aparezca alguna diferencia de distancia en-

tre Soria y Madrid, comparando los proyectos de Torralba á Baidés, esa diferencia desaparece en favor de Torralba atendiendo el gran desarrollo que desde Baidés se necesita dar á la vía para salvar la sierra Mimitra.

3.º Porque desde Torralba es mucho menor el número de kilómetros que deben construirse, ofreciendo menores gastos y dificultades la explanación, salvada como se halla por el tunel de Orna la divisoria con la provincia de Guadalajara.

4.º Porque además de las dificultades arriba indicadas, ofrece el trazado de Baidés el inconveniente gravísimo de que, dejando sin servicio y á grandes distancias todas las poblaciones del Norte de esta provincia, va á recorrer en situación muy próxima paralelamente las comarcas que han de tener igual servicio por la línea transversal de Soria á Calatayud, puesto que ésta como la de Baidés descendería por el campo de Gómara é inmediaciones de Agreda.

5.º Porque la línea de Torralba, salvando fácilmente aquellas dificultades, viene á llenar todas las aspiraciones, llevando la vida y desarrollo de la riqueza á todas las comarcas productoras, y atravesando la provincia directamente de Sur á Norte; en demostración de lo cual la Comisión debe consignar importantísimos datos tomados del trayecto de Torralba á Soria aprobado por el Gobierno, y otros que podrán servir para la continuación del referido proyecto en su enlace con las provincias de Logroño y Navarra. Al efecto es oportuno señalar los pueblos en que han de fijarse las estaciones, para poder comprender la parte de la provincia que ha de recorrer el ferrocarril de Torralba, y los incontestables beneficios que ha de proporcionar á la provincia, haciendo empero la salvedad importante de que al indicar los puntos de dirección desde Soria al confín con la provincia de Logroño, sólo es como de referencia, sujetos al mejor trazado que á su tiempo la ciencia determinará.

Sección de Torralba á Soria.

Torralba.—Ambrona.—Miño de Medina.—Radona.—Ontalvilla.
Adradas.—Sauquillo.—Bordejé.

Almazan.

Tejerizas.—Matamala.—Tardelcuende.—Quintana Redonda.—Los
Llamosos.—Navalcaballo.

Soria.

Estas estaciones son fijas y constan en el proyecto aprobado por el Gobierno.

En la continuación de Soria á la provincia de Logroño, cuyos estudios se propone empezar la Compañía Le-Beuf Roca con prontitud, deberían fijarse el trayecto y las estaciones en los pueblos siguientes:

Garray, en cuya cima se ven las venerandas ruinas de Numancia; Chavaler, Rebollar ó Espejo, Almarza ó Gallinero, Vizmanos, Bretun, Villar del Río, Yanguas, penetrando en la provincia de Logroño por las Ruedas, para seguir el curso del río Cidacos á Calahorra.

A mediano conocimiento que se tenga de nuestro país, se comprende que esta línea, recorriendo las más productivas comarcas de los partidos de Medinaceli y Almazan en su primera seccion, viene sin el menor accidente á la capital de esta provincia, y en su continuacion atraviesa los notables valles de Valdeavellano y Almarza, y los puntos más importantes de las antiguas y ricas agrupaciones de Yanguas, Oncala y San Pedro Manrique, buscando suaves pendientes apenas sensibles, llevando la prosperidad hasta el más apartado rincón donde por falta de trasportes hoy no se siente la vida del comercio, y cuyos productos han de ser de grande estima en los mercados del Reino.

Tal ha de ser la línea de Torralba al recorrer esta provincia, y la Comision cree haber demostrado, aunque á grandes rasgos, y cual es permitido en un trabajo de esta índole, las razones de más importancia que la hacen preferible á la línea de Baides.

GRAN TRASVERSAL DE ESPAÑA.

Dos tambien son los proyectos que la Comision tiene que examinar. Ambos partiendo de la ciudad de Valladolid en la línea del Norte, tienen por objeto llenar una de las más imperiosas necesidades, que es el enlace directo de las más productoras provincias del Este y Oeste de España.

¿Cuál de estos proyectos merece la preferencia? ¿Cuál reúne las condiciones necesarias para el desarrollo de la riqueza del país, siendo á la vez más ventajoso para los intereses generales de la Nacion? Completamente libre de apasionamiento, despojándose de todo interes local, la Comision va á consignar su opinion con estricta justicia. Nada le ofusca, ni aún la consideracion á la capital donde residen y por la que han sido nombrados los que hoy vienen á cumplir la honrosa mision que la ciudad de Soria les ha confiado. Y es tal su conviccion, y juzgan con tan severa imparcialidad, que ni temen la controversia, ni si viene dejarán de sostenerla, defendiendo la siguiente afirmacion absoluta.

El proyecto más justo, más conveniente, más acertado, más ventajoso, y único que debe realizarse, es el que partiendo de Valladolid, y pasando por la villa de Aranda en la provincia de Búrgos y la de El Burgo de Osma en la nuestra, por Soria descienda á la ciudad de Calatayud en la provincia de Zaragoza. La Comision va á exponer las razones en que se funda.

Para ello cree necesario ántes hacerse cargo del proyecto de Valladolid por Almazan á Ariza, y de los fundamentos en que se pretende apoyarlo. Tres son principalmente los argumentos que se hacen por los defensores del trazado por Ariza. Grande interes comercial,

superior interés político, y necesidad absoluta para la defensa del territorio.

De estos tres puntos sólo el primero puede tomarse en consideración, y precisamente este se resuelve en contra del trazado de Ariza.

Tiene por objeto la vía férrea transversal abrir una comunicación fácil entre las provincias del Noroeste, centro y Oriente de España. Próximas á realizarse las de Teruel y Sagunto á Calatayud, y la directa de Barcelona á Madrid, es incalculable la importancia comercial de esta gran vía. Y la inmensa influencia que necesariamente ha de ejercer en el porvenir de muchos pueblos, se comprende con sólo considerar que es la destinada á enlazar el Occidente con el Oriente de la Península. Por ella van á entrar en el gran concierto de los intereses materiales, comarcas productoras, pero hasta el presente abandonadas, que encerrando tesoros inexplorados sólo esperan capitales que pongan en movimiento su riqueza. Si esta vía ha de llenar la misión providencial que le está reservada, es indispensable que abarque cuantas más pueda de esas productoras comarcas.

Léjos de consentir acortamiento su destino exige todo el desarrollo compatible con los intereses que está llamada á beneficiar. Es puramente comercial, y esto basta para convencer de que en su realización todo objeto político y militar tiene que desaparecer, ó á lo más presentarse en segundo término, como subordinado á aquel grande interés primordial.

Otra necesidad de esta vía es la de alejarse, en cuanto sea posible, de las que paralela y próximamente atiendan á otro servicio general de España.

Ahora bien, de los dos trazados ¿cuál es el que llena mejor los altos destinos á que están llamados? La Comisión informante lo ha dicho ya: el trazado por Soria. Y va á demostrarlo con el exámen comparativo de ambos proyectos á partir desde Aranda.

El de Ariza se inclina desde su arranque en Aranda á los confines de las provincias de Segovia y Guadalajara por el extremo Sur de la de Soria, siguiendo en todo su trayecto la márgen derecha del Duero.

Estas sencillas indicaciones bastan para demostrar su inconveniencia, no sólo con relación á la provincia de Soria, sino también para el interés general. Porque, sin servir á aquellas provincias, se aleja en la de Soria de los puntos más productores, y en los que ha de obtener el mayor alimento y concurso, dejando sin servicio las dos más principales poblaciones de la provincia: El Burgo y Soria.

Tiene además el triste privilegio de no llenar condición alguna atendible, porque sólo atraviesa por una cabeza de partido, Almazan, que con el trazado de Torralba queda completamente servido, y cuyos pueblos situados al Sur, así como Medinaceli y los suyos, están próximos á la línea de Madrid á Zaragoza, de la que Almazan está situada á ocho leguas, siendo esta la mayor distancia que en toda la línea hasta Ariza se aleja de la de Zaragoza.

Su empalme en Ariza es una gran desventaja, que no puede de-

ferirse ni aun con el pueril pretexto de que acortándose la distancia se disminuye el coste, porque además de que, como deja demostrado esta Comision, precisamente la razon de ser de esta gran vía, esencialmente comercial, es llevar sus beneficios á todos los puntos productores de las provincias que recorre, sacrificando distancias y coste á la facilidad de transacciones y á las relaciones mercantiles entre las apartadas regiones oriental, céntrica y occidental de España, tiene otra interesantísima necesidad á que atender, y es la de partir y terminar en grandes centros á los cuales converjan otras líneas de igual ó mayor importancia tambien comercial. Esto, que desde luego concurre en Valladolid, punto comun de partida para ambos proyectos, no sucede en Ariza, término de la línea de que se trata. Porque Ariza, estacion relativamente secundaria, no reúne más circunstancia que la de hallarse al paso del ferro-carril de Madrid á Zaragoza.

Todo lo contrario acontece con el trazado por Soria á Calatayud, cuyas infinitas ventajas, por más que estén al alcance de la comprension más vulgar, hay necesidad de consignarlas, demostrando la grandísima injusticia con que se combaten las legítimas aspiraciones de este país, tan olvidado como digno de proteccion.

En otro punto del presente informe, la Comision ha hecho mérito de cómo Calatayud, situado hoy en la línea de Madrid á Zaragoza, está destinada á servir de muy importante estacion central, por la construccion de las vías de Teruel á Sagunto y directa de Madrid á Barcelona. De este gran centro van á irradiar directamente, y sin necesidad de los inconvenientes á que sujeta toda servidumbre secundaria, las más notables vías comerciales del Este de la Peninsula.

La que se proyecta por Soria, tan luego como sale de Calatayud encuentra las fértiles riberas de la Cañada; viene ascendiendo por las productoras cercanías de Agreda, cuyo partido judicial atraviesa; recorre los feraces campos de Gómara, conocidos por el nombre proverbial de granero de la provincia de Soria: por esta capital se coloca en los renombrados montes Pinares y en los valles de Valdeavellano, Buitrago, Herreros y Almarza, ricos en maderas, combustible, carnes y lanas; sube á El Burgo de Osma, capital del obispado, que rodeado de las más productoras vegas de la provincia, con abundante regadío, con notables saltos de agua, está llamado á que la multitud de industrias ya incipientes adquieran su completo desarrollo, mucho más habida consideracion á que El Burgo, por su actual importancia, por su vida propia y por el porvenir que seguramente le espera, necesita y tendrá una de las primeras estaciones de esta vía.

Desde El Burgo, despues de pasar al pié del punto donde existió la histórica Uxama, habrá de continuar por la region viticola, en cuyas inmediaciones se encuentran poblaciones tan notables como las villas de San Estéban de Gormaz y Langa, pudiendo el viajero distinguir á poca distancia los lugares que encierran las cenizas de Clunia y de Termancia, para descender á los fértiles campos de Badocondes, Aranda y Peñafiel á Valladolid.

Con el trazado por Soria, todos los puntos productores de la pro-

vincia y gran parte de los partidos de Calatayud y Aranda quedan completamente servidos, alejándose de la vía de Madrid á Zaragoza en la mayor parte del trayecto á una distancia media por lo ménos de 70 kilómetros; recibiendo los productos vitícolas de las comarcas de El Burgo, las abundantes maderas de los renombrados pinares y el no escaso combustible de sus poblados encinares; las carnes y lanas de los valles, y los notables sobrantes de cereales de sus centros agrícolas.

Y para que nada falte en esta legítima aspiracion de Soria, hasta los antecedentes históricos de grave consideracion son en su apoyo, de lo cual la Comision, sin ánimo de hacer alardes eruditos, cree no deber prescindir. Por afortunada coincidencia, precisamente la línea por Soria está destinada á recorrer en su casi totalidad el trayecto de aquella gran vía romana que señalan las tablas de Tolomeo y el itinerario de Antonio Augusto, de la cual en muchos puntos de esta provincia se conservan restos, que partiendo de Astorga venía á terminar en Zaragoza, y cuyos puntos de referencia son los siguientes relativamente á nuestra línea férrea.

Pintian. = Valladolid.

Rauda. = Roa.

Clunia. = Coruña del Conde.

Uxama. = Osma.

Voluce. = Calatañazor.

Numantia. = Garray.

Augustóbriga. = Muro de Agreda.

Carabi. = Próximo á Borja.

Cesar Augusta. = Zaragoza.

Y es coincidencia hoy que al trazarse esta vía pueda recorrer en esta provincia próximamente los puntos marcados en el itinerario, segun la Comision explicará al demostrar la fácil ejecucion del proyecto de ferro-carril transversal por Soria.

En este punto se presentan por los impugnadores de la línea por Soria dificultades que no existen, y que sólo tienen excusa, ó en un error por malos informes, ó en la falta total de estudios del terreno, que por lo visto se desconoce.

En 2 de Marzo del año actual se presentó al Congreso de Sres. Diputados una proposicion pidiendo la modificacion de la ley de 12 de Enero de 1877. Y uno de los motivos que se consignaban era supuestas dificultades para el pase á Soria. El M. I. Ayuntamiento de esta ciudad, saliendo enérgicamente á la defensa de sus intereses, en razonado escrito de 16 del expresado mes de Marzo desvaneció del modo más cumplido, tanto el error cometido en este punto por la proposicion reformadora, cuanto relativamente al acortamiento y menor coste de la línea de Ariza.

Con gran acierto la Corporacion municipal se remitió en este punto al dictámen de la ciencia, si bien sin dejar por esto de consignar razones muy atendibles en todos conceptos. La Comision, sin embargo, cree conveniente refutar esos tres fundamentos.



Léjos de existir dificultad alguna para el paso de Soria á El Burgo de Osma, si el Sr. Diputado cuyo nombre lleva la indicada proposicion se tomára el trabajo de estudiar el terreno, veria que, no por un solo punto, sino por varios, era facilísimo y sencillo ese paso, tanto para el ferro-carril de que se trata, cuanto para otro que llenára las mayores condiciones.

Para convencer vamos á indicar dos direcciones.

Una desde Soria por Quintana Redonda, Rioseco, Valdealvillo al Congosto de Valdenarros, á la fábrica de harinas de El Burgo, estableciendo la estacion donde al Ayuntamiento de esta importante villa le pareciera mejor.

Otra desde Soria siguiendo el curso de los rios Golmayo y Mazos á Villaciervos y Villaciervitos para buscar la vertiente del rio Seguillo, y por la parte Norte debajo de Calatañazor á la vega de Blacos para entrar por Valdealvillo y direccion ántes indicada para El Burgo.

En cuanto al acortamiento y menor coste que se ofrece por la línea de Ariza, el M. I. Ayuntamiento de esta capital, en su citado recurso á las Córtes, hizo ver que, además de ser preciso tener muy en cuenta que se trata de una vía esencialmente comercial, y por tanto el acortamiento y el coste es preciso que estén subordinados á los intereses que la vía ha de servir, hay que atender respecto de la línea de Ariza á que esas dos circunstancias comparativas con que se pretende perjudicar á la de Soria, hoy problemáticas, es posible que den un resultado negativo, cuando no contraproducente para la citada línea de Ariza, atendidos los obstáculos naturales que el terreno ofrece en su trazado hasta Almazan.

Pero no puede ménos de parar la atencion de todo hombre pensador, al considerar que se ha pedido la modificacion de una ley que autoriza la construccion de la vía férrea más importante de España, alegando los motivos que esta Comision deja refutados, para venir á parar en que toda la diferencia de construccion consiste en que la línea por Soria á Calatayud tiene *veintidos kilómetros más!* que la de Almazan á Ariza.

¿Y es esto bastante para que tratándose de la gran transversal de España, destinada al desarrollo de los intereses materiales de tantas provincias, se dispute la inmensidad de bienes que promete, por la pobreza de una hora de tiempo y por el gasto de algun millon más? ¿Y para esto se ha de anular una ley, y al anularla se han de matar las esperanzas y el porvenir de tantos pueblos?

No debe la Comision terminar este trabajo sin consignar otro interesante motivo de preferencia que existe en favor de Soria. Cruzando la línea transversal por esta ciudad, quedan servidos los tres partidos judiciales de El Burgo de Osma, Soria y Agreda, por cuyo centro ha de construirse, siendo puntos de estacion El Burgo y Soria, y pasando á corta distancia de Agreda. Y como el de Torralba arranca á una legua de Medinaceli, cabeza de partido que lleva su nombre, y viene por Almazan, recorriendo el centro de esos dos partidos, para despues atravesar los de Soria y de Agreda, resulta que los cinco partidos es-

tan perfectamente servidos, y que de las cinco cabezas á que dan nombre tres tienen estacion, y las dos restantes las encuentran á muy corta distancia.

Tercero.

Lo que deben hacer Soria y su provincia para la realizacion de estos proyectos.

Es llegado el caso, y la Comision lo consigna con el más profundo convencimiento, de que Soria demuestre que tiene firme y decidido propósito de emplear todas las fuerzas, todos los recursos, todos los medios de que dispone. La crisis de sus destinos ha llegado. El presente momento histórico es decisivo. Detener el curso de los acontecimientos sería condenarse á una completa anulacion. Es preciso marchar con valor; con la firmísima decision que los ánimos serenos van al bien deseado; con la abnegacion que un buen padre tiene para labrar la felicidad de sus hijos. Es indispensable, en fin, que la generacion presente haga toda clase de sacrificios, convencida de que hay instantes supremos que deciden de la vida de los hombres como del porvenir de los pueblos. Dejarlos pasar por inaccion ó indiferencia, cuando se trata del bien de un país, es más que una falta: es un crimen social; es gran pecado contra el precepto impuesto por Dios para cumplir la ley del trabajo y del progreso. No hay remedio. Es urgente ir derechos al bien, sin vacilacion, sin dudas, sin recelos. ¿No se ha levantado el país, lenta y trabajosamente, pero con sus solas fuerzas, sin auxilio ajeno, haciéndose superior á tantos infortunios como le trajo la pérdida de su antigua riqueza?

Los sacrificios que le restan por hacer, por valiosos que sean, no le han de ser demasiado sensibles, puesto que le han de traer la recompensa de resultados hoy incalculables. La Comision ha meditado mucho para conciliar la necesidad apremiante con el deseo de que en los sacrificios, además de no pesar únicamente sobre la actual generacion, lleven la mayor parte las generaciones venideras, puesto que ellas han de gozar los bienes que se esperan. Harto hace la presente generacion adelantando el capital de su trabajo, de su actividad y de su inteligencia.

Bajo estas impresiones, como resumen de todo lo expuesto, la Comision va á proponer los auxilios con que la provincia pudiera contribuir á la realizacion de las vías de que se trata, dividiéndolas en los conceptos siguientes: *gratuitos, remuneratorios y eventuales.*

Auxilios gratuitos.

1.º La cesion de todos los terrenos de propios y del comun, y, á ser posible, los de particulares que deban considerarse de ocupacion permanente.

2.º Todas las traviesas que se necesiten, por una sola vez, para la

construccion de las dos vías férreas, en sus respectivos trayectos dentro de esta provincia, si el estado de los montes lo permite.

3.º Catorce mil pinos para la construccion de estaciones, bajo igual condicion de permitirlo los montes.

4.º Por parte de la ciudad de Soria 60.000 pesetas en metálico.

5.º Por parte de la Exema. Diputacion provincial 75.000 pesetas efectivas.

Auxilios remuneratorios.

1.º La tercera parte del 80 por 100 de las inscripciones por bienes que á las Corporaciones de carácter provincial se les han vendido.

2.º La tercera parte del 80 por 100 de las inscripciones que se han expedido á los pueblos por bienes que se les han vendido.

3.º La contratacion de un empréstito por valor de 250.000 pesetas con destino esclusivo á estas vías férreas.

Auxilios eventuales.

1.º El resultado de una suscripcion por acciones de 2.000 reales cada una, que se promoverá por la Comision especial auxiliar de ferrocarriles entre Corporaciones y particulares, y se invertirá en obligaciones hipotecarias de estas vías férreas.

2.º La cesion por parte de la Exema. Diputacion provincial de lo que resulte de la liquidacion de los créditos que la provincia tiene contra el Estado por adelantos hechos en obras de carreteras, cuyo valor hoy se cree que asciende á unos tres millones y medio de reales.

Cuarto.

Reglas para realizar estos auxilios.

EN CUANTO Á LOS OFRECIMIENTOS GRATUITOS.

1.ª Su denominacion lo dice: constituyen una donacion sin derecho á reintegro. Empero precisamente por esta circunstancia necesita garantías la provincia, toda vez que se trata del empleo de fondos públicos.

2.ª No obstante lo expresado en la regla precedente, y el lugar que ocupan los auxilios cuarto y quinto de esta seccion, estos ofrecimientos seguirán la suerte de otros de igual clase que hagan otras poblaciones y provincias; de modo que si estas no los ceden gratuitamente, aunque debiéndose de todos modos hacer efectivos por la capital y la provincia, pasarán á la categoría de remuneratorios.

3.ª Como de aceptarse por las Corporaciones el presente informe, es preciso cumplirlo como acto serio y formal, los pueblos que hubieren dispuesto de la tercera parte del 80 por 100 deberán sustituirla con el equivalente de las inscripciones intrasferibles.

4.^a Para asignar á cada pueblo lo que haya de ceder de la tercera parte del 80 por 100, se hará en proporción al importe de los bienes vendidos, de su riqueza y vecindario, sin que por esto se entienda que si alguna Corporación quiere tomar más participación deje de poderlo hacer, teniendo en cuenta sus ventajas.

5.^a Los Ayuntamientos cederán por sí, desde luégo, todos los terrenos de propios ó del comun que para ocupacion permanente sean necesarios para las vías férreas á que se contrae este informe, y que estén situados dentro de su término jurisdiccional.

6.^a Los Ayuntamientos gestionarán de los particulares la cesion gratuita de los terrenos que hayan de ser objeto de ocupacion permanente.

7.^a Para facilitar la realizacion de las reglas precedentes, y á la vez por si hubieran de ocuparse terrenos del Estado ó de otras Corporaciones que no tengan carácter municipal, la Comision auxiliar de ferro-carriles, de acuerdo con los Ayuntamientos, excitará la cesion gratuita de dichos terrenos.

8.^a Tanto las traviesas como los pinos, que constituyen el segundo y tercer números de esta parte de los ofrecimientos, no se cortarán ni pondrán á disposicion de las empresas constructoras hasta tanto que estas hayan realizado parte de las explanaciones en cada vía. Acerca de esto, y como seria hoy aventurado sentar condicion firme, tan luégo como haya empresa constructora para cada vía, se pondrá de acuerdo con la Comision provincial permanente de ferro-carriles acerca de la oportunidad de realizar estos ofrecimientos segun las necesidades de los servicios á que se destinan.

9.^a El ofrecimiento de los 14.000 pinos para construccion de estaciones será particular y exclusivo por parte de la ciudad de Soria y los ciento cincuenta lugares de su comunidad de tierra; siendo de cuenta de esta Corporacion la corta y elaboracion de las maderas en los montes.

10. Para la reduccion á las diferentes clases de piezas que para edificar han de elaborarse con estos 14.000 pinos, se obrará de acuerdo entre las empresas y la Comision auxiliar.

11. Los arrastres y conduccion de las maderas desde los montes á los puntos donde han de utilizarse, serán de cuenta y pago de las empresas.

12. Los despojos resultantes de los pinos á que se contrae esta parte de la cesion, quedarán á beneficio de las Corporaciones propietarias de los montes, que podrán disponer de ellos segun lo crean conveniente.

13. Como la ciudad y la tierra de Soria no conservan ya todos sus montes, y el estado de los que le restan dista mucho de ser floreciente para cubrir el ofrecimiento de traviesas, se convocará á una reunion de representantes de la Diputacion provincial y Ayuntamientos, incluso el de la tierra de Soria, para ponerse de acuerdo acerca del número de traviesas que cada corporacion ha de facilitar y clases arbóreas de que han de proceder, á cuyo efecto se facilitarán

por la Comision auxiliar los datos necesarios para poder juzgar el número necesario para cada kilómetro en su totalidad, puntos por donde pasan las vías, kilómetros que en cada término municipal tiene, y demás que considere oportuno.

14. La corta, elaboracion y arrastre de las traviesas serán de cuenta de las empresas.

15. Los despojos que de esas operaciones resulten quedarán en beneficio de las Corporaciones propietarias de los montes.

16. Los ofrecimientos pecuniarios á que se contraen los números 4.º y 5.º de esta parte, no se realizarán hasta que cada vía á que se destinan esté concluida, aunque no se halle en explotacion. La entrega se hará, bajo esa condicion, en una sola vez.

EN CUANTO Á LOS OFRECIMIENTOS REMUNERATORIOS.

17. La índole de estos ofrecimientos y la legislacion á que las corporaciones tienen que ajustarse, impiden que puedan ser gratuitos, y sujetan á la instruccion de expedientes que no pueden omitirse.

18. La Comision procurará los datos necesarios para conocer el número de bienes vendidos á cada corporacion y pueblo, el número de inscripciones que se les han expedido, importe de unos y otras; y hará á cada corporacion y pueblo la designacion de lo que le corresponde dentro de los números 1.º y 2.º de esta seccion.

19. En cuanto al núm. 3.º la misma Comision, en union de la permanente de la Excm. Diputacion provincial, y con los datos que esta le suministre, gestionará la realizacion del empréstito bajo la garantía de la referida Diputacion.

EN CUANTO Á LOS OFRECIMIENTOS EVENTUALES.

20. La Comision de ferro-carriles queda facultada para promover entre corporaciones y particulares la suscripcion por acciones de á 2.000 reales cada una, en la forma que su discrecion le aconseje, para invertir en obligaciones hipotecarias de estas vías.

21. La misma Comision, recibiendo de la permanente de la Excelentísima Diputacion provincial los antecedentes y datos acerca de los créditos á que se contrae el núm. 2.º de esta seccion tercera, secundando las gestiones practicadas hasta el dia por la representacion de la Diputacion, practicará las que sean convenientes en union de las empresas para su realizacion.

22. Los ofrecimientos remuneratorios y los eventuales se convertirán en obligaciones hipotecarias de las respectivas empresas, á favor de los particulares, así como de las corporaciones y pueblos; debiendo entenderse lo mismo los pecuniarios números 4.º y 5.º de los gratuitos, en el caso que expresa la regla segunda.

Quinto.

Observaciones que cree conveniente consignar la Comision auxiliar.

1.^a Debe especificarse con toda claridad, y de modo que no deje lugar á dudas, que todos los ofrecimientos de las corporaciones, de los pueblos y de los particulares, son pura y exclusivamente á las empresas, y para en el caso de ejecucion de las vías férreas; pero en modo alguno para tal ó cual persona, ni por consideracion alguna particular.

2.^a Por más que la Comision considera igualmente importantes ambos proyectos con relacion á nuestro país, y su ejecucion muy benéfica á la provincia, cree conveniente, atendidos los servicios que han de llenar, que excepcion hecha del ofrecimiento de traviesas, de que se han de facilitar las necesarias á cada línea, de los demás auxilios de todas clases se apliquen dos terceras partes á la línea de Torralba de Medinaceli por Soria á los Alduides, y una tercera parte á la transversal de Valladolid por Soria á Calatayud, segun sus necesidades y con las reservas establecidas ó que se establezcan.

3.^a Que se consigne de un modo formal que, áun cuando de estos dos ferro-carriles solo uno hubiera de construirse, no por esto dejarían de cumplirse los ofrecimientos que se acepten, si bien en este caso serian en la proporcion indicada para cada vía.

4.^a Que si entablados los expedientes que sean necesarios para la realizacion de pinos, traviesas, empréstito, cesion de créditos, tercera parte del 80 por 100 y demás, existiera ya empresa constructora, esta tendrá el derecho y el deber de gestionar dichos expedientes en union de la Comision auxiliar y de las corporaciones.

5.^a Que por si en vez del empréstito la Excm. Diputacion provincial cree oportuno escogitar otro medio, á la Comision le ocurren los siguientes:

Primero. Auxiliar á las empresas con una subvencion de un tanto determinado por kilómetro y año, á contar desde el segundo ó tercero despues de concluida la línea respectiva, por cuyo medio acaso, ó no tendria nada que pagar, ó sólo sería lo que faltara en la recaudacion para completar la suma anual convenida; toda vez que es de creer que á los ocho ó diez años la vía se bastará á sí misma y cesaria este sacrificio.

Segundo. Garantizar un mínimo de interés al capital que se fije, tomando, por ejemplo, lo propuesto en las Juntas de Navarra.

Mas para estos dos medios es preciso tener en cuenta, que, además de otros inconvenientes, traen la necesidad de una intervencion muy minuciosa de parte del garantizador en la direccion y en las múltiples operaciones de las compañías, por más que en el primer caso sean esas operaciones fáciles de ejercer.

6.^a Que atendiendo al cúmulo de ocupaciones que rodean á las corporaciones oficiales, y teniendo en cuenta que obrando cada una,

de por sí en el asunto de ferro carriles, llegaría á ser nulo el resultado; considerando por otra parte que hay necesidad de establecer un centro de accion que exclusiva y detenidamente esté al cuidado de asunto tan vital para la provincia, y de cuyo centro parta toda iniciativa; la Comision, al resignar las facultades que provisionalmente se le confiaron, no debe concluir sin demostrar la conveniencia de que se nombre en este acto otra que, con el carácter de permanente, practique todas las gestiones, y se entienda con las autoridades, corporaciones, empresas y particulares.

7.^a No es fácil que los señores comisionados concurrentes vengan provistos de tan ámplios poderes que desde luégo se consideren con facultad bastante para elevar á la categoría de acuerdo firme cuanto propone este informe. La buena fe en tan serio asunto exige que las corporaciones conferencien acerca de todo lo expuesto. Al efecto la Comision cree conveniente que el presente informe se imprima, y despues se distribuya entre las corporaciones, para que estas lo sancionen con su veredicto, sin perjuicio de celebrarse otra ú otras reuniones segun la necesidad lo exija.

8.^a Siendo verdad incontrovertible que la realizacion de cualquiera de las dos vías férreas á que este informe se refiere, ha de contribuir poderosamente al desarrollo de la riqueza pública y privada, y que sus grandes beneficios alcanzan á toda la provincia, la Comision considera justo que la prestacion de traviesas se haga del modo equitativo y proporcional que la Comision especial de vías férreas, en union de la Excma. Diputacion provincial representada por su Comision permanente, y por la representacion de la empresa ó empresas, consideren más oportuno entre todos los pueblos en proporecion á su vecindario y riqueza, á menos que la ciudad de Soria y su Tierra las faciliten.

9.^a Teniendo en cuenta que, ya en la forma propuesta en este informe, ya en otra cualquiera que se adopte, los auxilios que esta provincia ha de prestar serán de grau consideracion, la Comision informante cree conveniente que su realizacion se atempere á las circunstancias que presidan en la adjudicacion y construccion de estas vías férreas. Si esto se hace sin subvencion, ya directa ó positiva, ya como en la Trasversal, por cesion de la parte utilizable de una ó varias carreteras, los auxilios de la provincia y de los pueblos serán efectivos en la forma que en definitiva se acuerde. Pero si la compañía ó compañías obtuvieran subvencion, bien de cualquiera de los modos indicados, bien en otra forma, los auxilios ofrecidos sufrirán las modificaciones necesarias y se reducirán en su forma, en su fondo é importancia á lo que de comun conformidad acuerden los representantes de la provincia, de los pueblos y corporaciones, y de la compañía ó empresa adjudicataria.

La Comision provisional ha terminado lo más trabajoso de su informe. Atemperándose á las circunstancias y al público á que en el país se dirige, ha procurado que lo modesto del lenguaje y la sencillez de las formas, unidas á lo premioso del tiempo, respondan más

bien á la demostracion práctica de las necesidades de la provincia, que á la altísima consideracion del objeto; porque esta, que por sí se recomienda, no necesita esfuerzo para convencer de su bondad y alcance. Y la Comision tiene además el convencimiento profundo é ineludible de que en este asunto lo necesario á la provincia es la demostracion de su voluntad resuelta y de sus fuerzas positivas.

De lo primero responde el entusiasmo que á la sola enunciacion de estos proyectos se viene demostrando en todas las localidades; ese entusiasmo que espontáneamente ha llevado á la reunion magna celebrada recientemente en la ciudad de Calahorra, la villa de Yanguas y pueblos de Lería, Diustes, Villar de Maya, Santa Cruz, Vizmanos, Aldehuelas, Villar del Rio y la Cuesta, representados por D. Alejandro Fernandez, y á la villa de San Pedro Manrique por medio del infatigable D. Serafin Olave; demostracion digna de la provincia, y ejemplo que estando como está en el ánimo de todos debemos seguir resueltamente.

Trátase de la vida del país, que es nuestra vida. Su bienestar consiste en que las vías férreas se realicen. La imaginacion, por extensos horizontes que quiera abarcar, no puede alcanzar hoy lo que esta provincia llegará á ser.

A la capital, sobre todo, centro comun de las dos grandes arterias señaladas siempre desde los estudios que por primera vez vieron la luz pública en España, legítima representante de los intereses generales de la provincia, y defensora obligada de todos los derechos como de todas las aspiraciones, toca llevar la mayor parte del trabajo. De aquí tambien que se vea en el caso de imponerse mayores sacrificios. Por esto la Comision no ha vacilado al señalarlos.

Cada uno en su puesto. A trabajar sin tregua ni descanso, pensando en ese porvenir venturoso á medida que despleguemos energia, actividad y fuerzas; triste, si retrocedemos, ó nos sentamos á descansar ni un solo instante hasta alcanzar el bien apetecido. La inercia sería la pérdida del país. El miedo es siempre compañero inseparable de la muerte. A trabajar sin tregua ni descanso, todos, todos, hombres y pueblos, sin distincion, llevando cada uno al acerbo comun en este gran certámen el caudal de su inteligencia y de su esfuerzo. Pensemos en que hoy se van á juzgar y resolver los destinos futuros del país, y que de toda vacilacion, de todo temor, han de pedir estrecha cuenta las generaciones venideras. La razon y la justicia, las leyes propuestas, defendidas y obtenidas por el inteligente esfuerzo de los dignísimos representantes de la provincia en las Córtes, nos amparan.

Estando de nuestra parte la razon, la justicia y las leyes, ¿qué importa la lucha? A luchar y vencer ¡Qué gloria tan grande si vencemos! ¡Qué mengua, qué vergonzosa tristeza, si por miedo, por inercia ó por abandono somos vencidos!

Soria, 18 de Setiembre de 1880. = El Presidente, *Lorenzo Aguirre*. = Vocales, *Guillermo Tovar*. = Benito Calahorra. = Eladio Peñalba. = Secretario, *Leon del Rio*.

APÉNDICE.

Documento número 1.

En la ciudad de Soria á 18 de Setiembre de 1880, reunidos á las cinco de su tarde en el salon de Actos del Instituto de 2.^a enseñanza, bajo la presidencia del Sr. Gobernador, los Diputados á Cortes Don Ramon Benito Aceña y D. Vicente Alvarez; el Senador del Reino Don Basilio de La Orden; el Ingeniero D. Eduardo Saavedra y representante de una empresa de líneas ferreas D. Valentin de Domingo y Roca; D. Serafin Olave, apoderado de la Comision fomentadora del ferrocarril de los Aldudes establecida en la gran reunion de Calahorra y sus pueblos, de la que es Vicepresidente; todos los Sres. Diputados provinciales residentes en dicho dia en la capital; el M. I. Ayuntamiento de la misma; representantes de los pueblos de Almazan, Agreda, Arancon, Almarza, Aldeaelpozo, Abion, Burriomartin, Burgo de Osma, Coscurita, Canillochera, Carbonera, Cobertelada, Duruelo, Frechilla, Fuentelsaz, Garrav, Hnojosa del Campo, Jaray, Jodra de Cardos, Langa, Ledesma, Munilla, Matamala, Montenegro de Cameros, Navalcaballo, Ocenilla, Ontalvilla de Almazan, Portelrubio, Quintana Redonda, Rejas de San Esteban, Renieblas, Rollamienta, San Esteban de Gormaz, San Andrés de Almarza, Sotillo del Rincon, San Pedro Manrique, Tamiñe, Torralba, Valtajeros, Villaciervos, Valdeavellano, Valtegeña, Villasayas, Villar del Ala, Vinuesa, Yanguas, Almajano, Cubo de la Sierra, Covalada, Molinos de Duero, Medinaceli, Noviercas, Salduero y San Andrés de San Pedro, é inmenso número de vecinos y forasteros, se declaró abierta la sesion.

El Sr. Gobernador, en un notable discurso, manifestó los deseos que le animaban por la prosperidad de la provincia, y la honra que recibia por la invitacion que se le habia hecho para presidir el acto; que en toda ocasion el Gobierno habia mirado con solicitud los intereses de la provincia de Soria, de lo cual son elocuente prueba las diversas leyes de todos conocidas y que, con subvencion, sobre ferrocarriles, se han dado; que identificado por más de un concepto con los intereses de la provincia, en cuyo favor está dispuesto siempre, la representacion pública que ejercia le obligaba á dejar en plena libertad á la reunion para deliberar acerca del importantísimo asunto para que habia sido convocata; delegando el cargo de Presidente en Don José Breton, que lo era de la Excma. Diputacion provincial, y á quien correspondia por tratarse del desarrollo de los intereses generales del país.

Ocupó la presidencia el Sr. Breton, y despues de proponer un voto de gracias al Sr. Gobernador, que fué por unanimidad acordado, se dió lectura de la Memoria redactada por la Comision provisional de ferro-carriles.

El Senador Sr. La Orden excitó á que en primer término se hiciera una demostracion de gratitud á la Comision que con tanto acierto habia preparado la presente reunion y por su ilustradísima MEMORIA; que hecho esto se iba á limitar por ahora á suplicar al Sr. Roca, representante de la empresa, se sirviera decir si le habian satisfecho los ofrecimientos que la Comision proponia.

Dirigida al mismo tiempo una excitacion al Sr. Saavedra para que expresara su opinion acerca del objeto y resultado de la presente reunion, dicho señor, en un brillante discurso, despues de protestar no tener otro interes en el asunto, que la afeccion que sentia hácia la provincia, para él tan querida, y de la que tantos años hacia que faltaba, dijo que constantemente habia sido y sería resuelto adalid de la construccion de la linea de Torralba por Soria, Calahorra, Estella y Pamplona á los Alduides, y que se congratulaba de ver la vitalidad de que estaba dando pruebas la provincia, vitalidad que por sí sola garantizaba el buen resultado de nuestros unánimes deseos (*aplausos prolongados*); que con sumo gusto habia oido leer la notabilísima MEMORIA de la Comision de ferro-carriles; pero acerca de la misma se iba á permitir una observacion. Que en ella se trataba en general de vías férreas, deteniéndose á examinar los diversos proyectos que existian de interés para la provincia y proponiendo la aceptacion del transversal de Valladolid á Calatayud por Soria y el de los Alduides desde Torralba á esta capital por Calahorra á Francia; pero que él consideraba de toda preferencia, y del que dependian principalmente los intereses generales de la provincia, este último, puesto que en realidad nuestra comunicacion directa con Francia era el fin primero á que debia aspirarse, y que en su virtud pudiera dejarse por ahora el transversal y dirigir los esfuerzos al central ó sea al de los Alduides, limitando al mismo la discusion en este acto. (*Muestras de aprobacion.*)

El Sr. Aguirre, en nombre de la Comision, contestó que habia oido con mucho gusto la brillante peroracion del Sr. Saavedra, y que la Comision al ocuparse de la MEMORIA de los ferro-carriles que en general habian de recorrer la provincia, lo habia hecho en cumplimiento del cargo que se le confirió; pero que, respondiendo á la invitacion del Sr. Saavedra, no hallaba inconveniente en que la discusion se ciñese, por ahora, á la via de Torralba á los Alduides por Soria, sin perjuicio de lo que hubiera lugar relativamente á los demás de que la MEMORIA se ocupaba. Y como la reunion se mostrase conforme con lo propuesto por el Sr. Saavedra, aceptado por la Comision, se acordó que la discusion versara tan sólo sobre el trayecto de los Alduides, sin perjuicio de lo propuesto.

El Sr. Roca, previa la vénia del Sr. Presidente, dijo: Que interpellado por el Sr. La Orden acerca de si como representante de la empresa le satisfacian las ofertas que proponia la Comision en su MEMORIA, sentia no poder contestar de una manera categórica, pues la simple lectura de aquella no era bastante para formar juicio, y que para ello era preciso se leyeran y discutieran separadamente los diversos artículos que se ocupaban sobre el particular.

El Sr. La Orden dió las gracias, añadiendo que comprendía que verdaderamente no habria sido posible al Sr. Roca tomar los datos bastantes para apreciar la importancia de las subvenciones que se proponian.

El Sr. Alcalde de la capital, obtenida la palabra, hizo presente en nombre del Ayuntamiento que tenía el honor de presidir, que el mismo habia acordado la subvencion que concedia á la empresa de las dos vías férreas, y que ella demostraria el gran interés con que el Municipio de la capital procuraba facilitar la ejecucion de aquellas y los sacrificios que se imponia al efecto. (*Aplausos, demostraciones de agrado.*)

El Sr. Tovar, despues de hacer presente el unánime entusiasmo con que todos los sorianos aspiraban á ver dotada la provincia de vías férreas, y que era indiscutible su incondicional cooperacion á tan importante empresa, dijo que en el punto concreto de discusion tan sólo se ocuparia del de los Alduides; que no se perdiera de vista que la Comision en su MEMORIA no hacia más que proponer los recursos con que la provincia, los Ayuntamientos y particulares podrian contribuir á su realizacion, con el fin de que impresa aquella y repartida entre todos acordasen con calma y deliberacion lo que creyesen más conveniente á sus intereses, para lo cual creía él de necesidad, ó al ménos de conveniencia suma, el que los pueblos supieran si habia empresa seria que ofreciese garantías, acerca de lo que el Sr. Roca pudiera dar antecedentes.

El Sr. Rioja (D. Antonio) pidió la palabra para una cuestion prévia, manifestando que, en su concepto, ántes procedia saber si se aceptaban las propuestas que en la MEMORIA se hacian.

El Sr. Aguirre, en nombre de la Comision, se adhirió á lo expuesto por el Sr. Rioja, acerca de lo que él habia pedido la palabra.

El Sr. Roca, despues de dar algunas explicaciones acerca de la constitucion de la empresa y las gestiones que venía practicando cerca de la Diputacion de Navarra para tomar á su cargo la construccion de la línea de los Alduides, dijo que las garantías de toda empresa consistian en el 5 por 100 que el Gobierno les exige obtenida la concesion, y que la que él representaba habia ofrecido además á Navarra hacer un depósito de 500.000 pesetas para responder del cumplimiento de sus obligaciones; y por último, que no habiendo de recibir la empresa las subvenciones que se proponian hasta despues de empezarse las obras, esta y otras condiciones análogas que en la MEMORIA figuraban eran la mejor garantía para los habitantes de esta provincia.

El Sr. Tovar dió las gracias y expuso su conformidad con las palabras del Sr. Roca, protestando que su ánimo era tan solo oír sus explicaciones sobre las gestiones hechas por la empresa y el estado de las mismas, y que una vez que todos los esfuerzos unidos se iban á dirigir por ahora á la línea de Torralba, abrigaba la confianza de que con los recursos que la Diputacion, los Ayuntamientos y particulares ofrecieran, y la subvencion del Gobierno, que estaba en el ine-

ludible deber de contribuir al desarrollo de la riqueza pública en todas las provincias, puesto que todas contribuían proporcionalmente á los gastos del Erario público, se llevaría á efecto el trazado de los Alduides, de alto interés, no tan sólo para las provincias de Navarra, Logroño y Soria, sino para la mayor parte de la Nación.

El Sr. Alvarez (D. Vicente) dijo: Que los Gobiernos no pueden hacer más con arreglo á las leyes que subvencionar las empresas constructoras, y que si la provincia de Soria no estaba dotada de vías ferreas, cúlpele, no á aquellos, sino á las empresas que anhelantes siempre de negocios en grande escala han acudido en su busca á las provincias de mayor importancia; que para el ferro-carril de Torralba á Soria tenía concedido el Gobierno el máximo de subvencion, y que hasta ahora la falta de empresa constructora habia defraudado nuestras legítimas esperanzas; pero que abrigaba la conviccion, visto el unánime entusiasmo y las buenas disposiciones de la Diputacion, Ayuntamiento de la capital, pueblos y particulares, que muy pronto el ferro-carril de los Alduides sería un hecho.

El Sr. Romera, como representante de la villa de Almazan, pidió la palabra, empezando por manifestar que en la MEMORIA leída se extremaba la defensa del ferro-carril de Valladolid á Calatayud por Soria, con cuyo trazado ni Almazan ni los pueblos de su partido estaban conformes.

Varios señores interrumpieron al orador, llamando la atencion de la mesa acerca de que la discusion no podia dirigirse á la mencionada vía por haberse acordado ya que el debate se limitara tan sólo al ferro-carril central; y como el Sr. Romera insistiera en hablar sobre el particular, despues de pedir el Sr. Peñalba que bajo ningun concepto se permitiera que continuase la discusion en aquel sentido, el Sr. Presidente excitó al Sr. Romera á que se abstuviera de hablar sobre el particular, por ser punto discutido y acordado.

El Sr. Carrillo expresó su conformidad á que la discusion fuera tan sólo sobre la linea central, pero desapareciendo de la MEMORIA cuanto se relacionaba con la vía de Valladolid á Calatayud.

El Sr. Calahorra contestó que el acuerdo tan sólo era á que este trayecto no fuese objeto del presente debate, pero que en ningun modo á que se hiciera abstraccion del mismo en la MEMORIA, á lo cual se adhirió la generalidad de la concurrencia con repetidas manifestaciones.

Terminado este incidente, el Sr. La Orden, en breve y elocuente discurso, hizo ver el derecho y justicia que asistía á la provincia de Soria para que se la dotase de vías fêreas, recordando con tal motivo el debate que sostuvo no há mucho tiempo en el Senado, en el que propuso al Gobierno llevase á la provincia de Soria este adelanto de la civilizacion moderna, de que toda la Nación disfrutaba, ó que caso contrario se rebajara la décima parte del cupo de contribucion que la repartía, pues no era equitativo que fuese la primera en coadyuvar á los gastos del Tesoro público, entre los que figuraban subvenciones para vías ferreas, y sin embargo por falta de ellas no tuviere la pro-

vincia los beneficios que reportan. Que era preciso no desmayar un punto para perseguir el ideal que todos anhelamos, y que con la cooperación de los cuerpos provincial y municipal y de los pueblos, así como por las activas gestiones que viene haciendo la prensa de esta capital, muy pronto abrigaba la confianza de que la locomotora había de atravesar nuestra provincia.

El Sr. Tovar contestó haber oído con sumo gusto al Sr. La Orden, y que estaba convencido que por parte de los representantes de la provincia ante los Cuerpos Colegisladores no se había omitido medio alguno para que las justas aspiraciones de que todos se hallaban animados se realizasen.

El Sr. Aceña encomió la MEMORIA, que calificó de trabajo brillante, conviniendo con el Sr. Domingo y Roca en que, no obstante la claridad con que se hallaba redactada la oferta de auxiliar á la empresa, era difícil abarcarla al primer golpe de vista y en conjunto, y se necesitaba algun tiempo para estudiarla, lo cual no podía tener lugar interin dicho documento se imprimiera y publicaba y los pueblos daban su contestacion. Se extendió en largas y acertadas consideraciones sobre la conveniencia é imperiosa necesidad que del ferro-carril tiene la provincia, y terminó expresando su conviccion de que pronto se verian realizadas sus aspiraciones, dada la urgencia y evidentes muestras de abnegacion y vitalidad que demostraban en aquel momento los representantes de la misma allí reunidos.

El Sr. Saavedra dijo que usaba de la palabra por segunda vez para hacer ménos molestas á la presidencia sus tareas, y facilitar el término de la reunion con resultados prácticos. Que en las condiciones que se encontraba la discusion, nada más conveniente ni nada más lógico podria hacerse para llevar la ilustracion del asunto á los pueblos aquí representados, y á todos los de la provincia en general, que imprimir la MEMORIA como la misma proponia, remitírsela y esperar las contestaciones para resolver. Que podia tambien ser aceptada en principio por el representante de la empresa Le-Beuf y de Domingo y Roca y por los de los pueblos presentes la propuesta de auxilio consignada por la Comision informante, lo que el referido Sr. Roca podria telegrafiar á París, habiéndose dado un gran paso con esto, y dejando para más tarde el convenir la cuantía y forma en que los auxilios habian de facilitarse; y para traducir en acuerdos el entusiasmo por la idea de que estaba dando inequívocas pruebas la reunion, propuso las siguientes conclusiones:

1.^a Que se imprima, publique y circule la MEMORIA con el acta de la Junta municipal de esta ciudad, que era ejemplo de abnegacion y de desprendimiento, y con el extracto de esta sesion.

2.^a Que hoy por hoy de los sacrificios que se impusiera la provincia, todas sus aspiraciones, todo su concurso se dirigiera á conseguir la construccion del ferro-carril de Torralba á Pamplona por Soria y Calahorra.

3.^a Que se aceptase en principio la propuesta de auxilio consignada en la MEMORIA por ambas partes aquí representadas, y sin perjui-

cio de las modificaciones que debiera sufrir mediante un detenido estudio y meditacion, que siempre aconsejaba; y

4.^a y última. Que se procediese al nombramiento de la Comision definitiva auxiliar de ferro-carriles de la provincia que habia de entender y gestionar en este asunto en lo sucesivo. La reunion, con aplauso unánime, asintió á lo propuesto por el Sr. Saavedra, acordándolo así.

El Sr. Roca dijo que, aún en la imposibilidad de apreciar en conjunto la propuesta de auxilios que constaba en la MEMORIA, aceptaba en principio todas sus bases á nombre de la Empresa que representaba, y sin perjuicio de las ligeras modificaciones que pudiéran hacerse tanto por la misma como por los pueblos.

El Sr. Olave comenzó manifestando la expresion de su gratitud á la Comision, á cuya cordial invitacion habia contestado asistiendo á este acto, gratitud que hizo extensiva á todos los sorianos de la capital y su provincia, con cuyas aspiraciones y sentimientos dijo hallarse completamente identificado hace mucho tiempo, á cuya virtud habia tenido el honor de representar en la reunion celebrada últimamente en Calahorra con igual motivo que este á San Pedro Manrique y otros pueblos de su comarca, á los cuales saludó desde allí con toda la efusion de su alma, así como á las provincias de Logroño y Navarra. Enalteció la entereza y el calor con que esta provincia acogia y defendia los grandes ideales, como lo evidenciaba esta numerosa reunion, á la que estimuló á perseverar en sus propósitos con constancia y patriotismo en una sentida y oportuna alusion á la inmortal Numancia.

El Sr. Monje dijo que, como colaborador modestísimo de *El Deber*, daba las gracias al Sr. La Orden por su recuerdo hácia la prensa; y, felicitándose por la actitud de la provincia ante asunto tan importantísimo y de vital interés, ofreció su inteligencia y cuanto podia y valia. Habló en breves y enérgicos términos de los muchos y poderosos enemigos con que era necesario luchar para ver cumplido el ideal que la provincia anhela, citando como el principal á la Empresa del ferro-carril del Norte, que dijo era la espada de Damocles suspendida sobre la cabeza de la misma, y cuya línea, por el recorrido de su trazado, calificó de absurda, afirmando que debió siempre posponerse su construccion á la de los Alduides ante la conveniencia general, y concluyó exhortando á emprender la lucha con ánimo esforzado, recordando á este propósito la fábula de la Hormiga y el Elefante.

El Sr. Rioja (D. Antonio) se asoció á las palabras del Sr. Monje para expresar su reconocimiento al Sr. La Orden en nombre de *El Avisador Numantino*.

El Sr. Carrillo (D. Gonzalo) pidió se le dispensase por su insistencia, y que constase la protesta que hacía á nombre de los representantes de Almazan de que no constase en la MEMORIA nada sobre el ferro-carril transversal.

El Sr. Presidente preguntó si se aceptaban los acuerdos propues-

tos por el Sr. Saavedra, siendo contestado afirmativamente por entusiasta aclamacion.

El Sr. Peñalba (D. Gumersindo), en nombre de El Burgo, Langa, San Estéban, Rejas y Torralba, se adhirió al acuerdo, reclamando se tenga presente y cuente con aquella comarca para cuanto se intente y procure en favor de la provincia, lo mismo respecto á la línea férrea de los Alduides que á cuantas mejoras deban promoverse.

El Sr. Benito Delgado (D. Francisco) expresó tambien su adhesion á los sentimientos manifestados por la realizacion del ferro-carril, y opinó por que se consultase á los pueblos ántes de aceptar en principio los ofrecimientos propuestos por la Comision.

El Sr. Belmar, despues de manifestar su completa conformidad con las aspiraciones de la reunion, expuso la conveniencia de consultar á los pueblos sobre la propuesta de auxilios á la Empresa, en vista de que los poderes de los representantes que han asistido no podian ser tan ámplios que abarcáran aquella.

El Sr. Aguirre mostróse altamente agradecido al aprecio con que á la Comision provisional se le habia distinguido, y dijo que aceptaba las gracias en su nombre, si bién no ántes de que se hicieran extensivas al ilustrado é infatigable Sr. Olave, que, por sus trabajos en defensa de la línea férrea de que se trata, era acreedor en primer término; (*aplausos y general aprobacion*); al eminente Sr. Saavedra, en quien él veia, más que un amigo, un hermano, y la provincia, y sobre todo la capital, por los grandes servicios de que le son deudores, consideraba como padre y protector (*calurosas muestras de aprobacion y asentimiento*), y al Sr. Roca, que hoy representa la Empresa, y ayer y siempre es sabido con cuánta energía y constancia viene procurando la construccion del ferro-carril soriano.

La reunion respondió á las palabras del Sr. Aguirre asociándose á ellas incondicionalmente y con el mayor entusiasmo.

Acordó el nombramiento de una Comision definitiva permanente de ferro-carriles en la provincia.

El Sr. Tovar propuso que se verificára dando representacion en ella á todos los partidos judiciales.

El Sr. Aguirre, reconociendo la conveniencia de lo expuesto por el Sr. Tovar, á la vez que la de que hubiese un determinado número de individuos que residiendo en la capital pudieran reunirse fácilmente y con la frecuencia que fuese necesario, opinó por que la Comision, ya con este nombre ó con el de Junta, debia dividirse en Directiva y Consultiva, siendo menor el número de individuos de la primera, y con residencia en la capital, y mayor el de la segunda, en la que podian estar representados los partidos.

Y habiendo sido aprobada esta proposicion, y acordado que la Directiva constase de cinco individuos y de diez la Consultiva, y que su nombramiento se hiciera por una Comision nominadora, fueron designados al efecto por el Sr. Presidente el Senador del Reino D. Basilio de La Orden, los Diputados á Córtes D. Ramon Benito Aceña y D. Vicente Alvarez, y los Sres. D. Francisco de Benito y D. Gonzalo

Carrillo, representantes de Valdeavellano y Almazan, suspendiéndose la sesion.

Continuada á los pocos momentos, la Comision nominadora dió cuenta de la propuesta formulada en los siguientes términos, confirmando en sus cargos á los señores que formaban la Comision provisional, que desde este momento adquiere el carácter de permanente.

JUNTA DIRECTIVA.

D. Lorenzo Aguirre.
D. Guillermo Tovar.
D. Benito Calahorra.
D. Eladio Peñalba.
D. Leon del Rio.

JUNTA CONSULTIVA.

D. Francisco María La Calle.
D. Eusebio Dominguez.
D. Ramon La Calle.
D. Antonio Perez Rioja.
D. Francisco Benito Delgado.
D. Segundo Bartolomé.
D. Antonio Lopez.
D. Fermin Ruiz de Gordejuela.
D. Eduardo Peña.
D. Fermin Rabal.

Aprobado el nombramiento por la reunion, y á propuesta del Señor Saavedra, acordó formasen parte de la Junta Consultiva los Señores de la Comision nominadora, que desde luego quedó agregada á la misma.

El Sr. Aguirre dió de nuevo las gracias por la benevolencia con que se habian seguido las indicaciones de la Comision de que formaba parte, llamando la atencion de los concurrentes sobre los gastos que necesariamente habia que hacer para llevar adelante la gestion de las Juntas, y fué acordado se sufraguen por la provincia, excepto en aquella parte con que el M. I. Ayuntamiento de la capital contribuya, si lo considera justo.

Y habiéndose acordado á virtud de las indicaciones hechas por el Sr. Olave se trate de convocar, primero una reunion de las provincias de Navarra, Logroño y Soria, y despues otra más numerosa en la que estén representadas todas las que tienen un interés evidente en la construccion del ferro-carril Gran Central, como son las de Cataluña, Aragon, Castilla, Asturias y Andalucía, se levantó la sesion, extendiéndose la presente que suscriben el Sr. Presidente y Vocales de la Comision provisional conmigo el Secretario, de que certifico. = *Lorenzo Aguirre.* = *Guillermo Tovar.* = *Benito Calahorra.* = *Eladio Peñalba.* = *Leon del Rio,* Secretario.

Documento número 2.º

Reunida la Junta municipal de la ciudad de Soria el día 16 de Setiembre de 1880 para tratar sobre la cuestión de ferro-carriles en la provincia, y enterada por lectura íntegra de la MEMORIA escrita sobre el mismo asunto por los Sres. D. Lorenzo Aguirre, D. Guillermo Tovar, D. Benito Calahorra, D. Eladio Peñalba y D. Leon del Rio, que fueron nombrados en Comisión para preparar una numerosa reunión de corporaciones y particulares interesados en la realización de dichas vías ferreas, en 13 de Agosto último, por el M. I. Ayuntamiento y Sres. Diputados provinciales residentes en esta capital, y bajo la presidencia del Sr. Gobernador civil; la Junta, despues de bien meditado y discutido el asunto, adoptó los siguientes acuerdos.

Sobre los auxilios gratuitos que en la Memoria se proponen.

1.º Estuvo conforme con la cesion de cuantos terrenos de Propios hayan de atravesar las líneas férreas de Torralba á Pamplona por esta capital y la ciudad de Calahorra, y de Valladolid á Calatayud por el Burgo de Osma y Soria, lo mismo en su termino municipal que en los de aquellos pueblos de la provincia en que existan fincas de las mancomunidades de ciudad y Tierra, cuya cesion gratuita hace tambien en lo necesario á las vías y en la parte que le corresponda.

2.º Acordó dar todas las traviesas que se necesiten, por una sola vez, para la construccion de los dos expresados caminos de hierro.

3.º Donará los 14.000 pinos que se proponen en la MEMORIA para la edificacion de estaciones.

Para facilitar los dos auxilios anteriores, el Ayuntamiento se pondrá de acuerdo con los 150 pueblos de la Tierra, y se har n efectivos cuando la empresa ó empresas constructoras hayan ejecutado parte de la explanacion de las vías, y de acuerdo aquellas con la Comisión especial auxiliar de ferro-carriles; verificando la cesion á las mismas de los pinos necesarios, cuyo corte, elaboracion y arrastre será de cuenta de aquellas, quedando en su beneficio los despojos que produzcan.

4.º Entregará en metálico efectivo á dichas empresas, una vez que las vías esten concluidas, aunque no se hayan abierto á la explotacion, la cantidad de 60.000 pesetas, siguiendo este donativo y el de los 14.000 pinos ántes expresados la misma suerte que los de su clase que hagan otras poblaciones y provincias, de modo que en el caso de no ser su cesion gratuita, pasará á la categoría de remuneratoria.

Sobre los auxilios remuneratorios.

Respecto á la 3.ª parte del 80 por 100 de las inscripciones que han expedido á los pueblos por bienes enajenados á que se refiere el número segundo de los auxilios de esta clase citados en la MEMORIA;

La Junta acordó la donacion de 2.000.000 de reales nominales, que es más de la mitad de los valores que de dicha clase tienen recibidos, y cuyo producto en venta se invertirá, como dice la regla núm. 22, en obligaciones hipotecarias de las respectivas empresas.

La donacion de los auxilios gratuitos y remuneratorios que se han referido, se hará precisamente á las empresas constructoras de los citados ferro-carriles, y á nadie más, en la proporcion de dos terceras partes de ellos á la de los Alduides, y la tercera restante á la del de Valladolid.

Y, por último, tambien se acordó elevar una instancia á las Cortes solicitando la concesion del ferro-carril de los Alduides, con preferencia á la del de Canfranc, exponiendo las grandes y poderosas razones que para ello existen, é invitando á suscribirla á las corporaciones y particulares de esta provincia y de las de Búrgos, Logroño y Navarra.

Así resulta del acta de la referida Junta, de que certifico. Soria, 13 de Setiembre de 1880. = *Hércules Garcia Morales*, Secretario. = Visto bueno. = El Alcalde, *Manuel Lopez de Vicuña*. = Hay un sello que dice: ALCALDÍA CONSTITUCIONAL DE SORIA.

Documento numero 3.

Sesion del dia 19 de Setiembre de 1880.

Reunidas las Comisiones Consultiva y Directiva de ferro-carriles, con asistencia de los Sres. Saavedra, Roca y Olave, bajo la presidencia de D. Lorenzo Aguirre, este indicó que el objeto de la reunion era el de formular las bases de organizacion de las Comisiones y oír á los señores Saavedra y Roca si tenian que hacer alguna observacion á la MEMORIA leida el dia anterior.

Los Sres. Saavedra y Roca usaron de la palabra, manifestando que en el poco tiempo de que habian podido disponer no les era fácil hacer observaciones á los múltiples puntos que abraza la MEMORIA, pero que, sin embargo, propondrian algunas modificaciones relacionadas con los ofrecimientos que hace la provincia.

Hechas éstas, y despues de amplia discusion, en la que tomaron parte los Sres. Aceña, Alvarez, Tovar, Peña, del Rio y algunos otros, se aceptaron las siguientes: = 1.^a Que los ofrecimientos que hace la provincia no se subordinen á la subvencion que pueda dar el Estado. = 2.^a La corta, elaboracion y arrastre de las traviesas y los 14.000 pinos será por cuenta de las empresas, quedando á beneficio de las mismas los despojos que resulten. = 3.^a Que en el caso que el estado de los montes no permita dar de una sola vez las 180.000 traviesas necesarias para la vía de Torralba se den en los años sucesivos hasta completar el total. = 4.^a Los ofrecimientos que los pueblos hagan de las dos terceras partes del 80 por 100 se convertirán en obligaciones del ferro-carril con el rédito del tanto por 100 que resulte de la explotacion de la vía. = 5.^a Los municipios se encargarán de la expropiacion de los terrenos necesarios para la vía en sus respectivas localidades:

Los Sres. Saavedra y Roca volvieron á usar de la palabra para manifestar que, siendo sorianos de corazon, si por desgracia fracasára el proyecto que hoy se agita, los estudios de Torralba á Soria y cuanto tienen estará á disposicion de los sorianos.

El Sr. Presidente, en nombre de todos, dió las gracias á dichos señores por su ofrecimiento.

El Sr. Olave manifestó que habia concurrido á las reuniones del 18 y 19 como comisionado de los pueblos de Rioja; que llevaba gratas impresiones de la actitud con que Soria mira tan importante asunto, y no dudaba que, unidas las tres provincias de Navarra, Logroño y Soria, verian realizado un proyecto que ha de traer la prosperidad á las tres provincias.

Seguidamente se acordaron las bases de organizacion de las Comisiones, con lo que se dió por terminada la sesion. = *Lorenzo Aguirre*, Presidente. = *Basilio de la Orden*. = *Ramon Benito Aceña*. = *Vicente Alvarez*. = *Eduardo Saavedra*. = *Valentin Domingo y Roca*. = *Serafin Olave*. = *Benito Calahorra*. = *Guillermo Tovar*. = *Eladio Peñalba*. = *Francisco Maria La Calle*. = *Eusebio Dominguez*. = *Ramon La Calle*. = *Francisco Benito Delgado*. = *Antonio Perez Rioja*. = *Segundo Bartolomé*. = *Antonio Lopez*. = *Fermin Ruiz de Gordejuela*. = *Eduardo Peña*. = *Fermin Rabal*. = *Leon del Rio*, Secretario.

Documento número 4.º

COMISION DIRECTIVA.

Extracto de la sesion celebrada el dia 27 de Setiembre de 1880.

Despues de una detenida discusion acerca de los medios más eficaces que deben adoptarse por ahora para imprimir una marcha vigorosa en el importante asunto de vias férreas, en ejecucion de los acuerdos tomados en Junta general y Comisiones Directiva y Consultiva de 18 y 19 del actual, así como para consignar como elocuente ejemplo el acta que contiene los espontáneos y notables ofrecimientos del M. I. Ayuntamiento de esta ciudad, la Comision acordó:

1.º Que se dirija carta circular dando gracias á los Sres. Senadores y Diputados de esta provincia, y á las corporaciones y particulares de dentro y fuera de la misma, que en tanto número han contestado adhiriéndose al gran pensamiento que hoy ocupa la atencion del país.

2.º Que se establezca en Madrid un centro, compuesto de los actuales Sres. Senadores y Diputados á Córtes, de los que lo han sido en anteriores legislaturas, de personas de suposicion naturales de la provincia ó que tienen intereses en ella, para gestionar sin descanso hasta obtener la realizacion de estos proyectos, auxiliando los trabajos de los señores que hoy tienen la representacion de esta provincia en las Córtes, á cuyo efecto se dirija la oportuna circular, rogándoles su concurso.

3.º Que, según los adelantos de este importante asunto lo requieran, se excite el concurso de las corporaciones municipales de esta provincia y en su representación el de las cabezas de partido.

4.º Que se imprima la MEMORIA de esta Comisión directiva, leída en la gran Junta de 18 del actual, y como su apéndice los extractos de las sesiones de dicho día, de la celebrada por las Comisiones directiva y consultiva el día 19, de la que contiene los notables ofrecimientos del M. I. Ayuntamiento de Soria, y del presente acuerdo; concluyendo con una excitación de esta Comisión á las corporaciones, pueblos y habitantes de la provincia; haciendo una tirada de 1.500 ejemplares para dar la mayor publicidad posible á estos proyectos y en cumplimiento de lo que está acordado.

5.º Que se continúe la activa correspondencia que se está sosteniendo con centros y corporaciones oficiales, así como con particulares, dentro y fuera de la provincia, en vista del entusiasmo que en todas partes se demuestra, y medio por el cual se están obteniendo los mejores resultados.

6.º Que se dirija atenta carta á las Excmas. Diputaciones provinciales de Guadalajara, Soria, Logroño y Navarra, invitándolas á nombrar delegados de su seno que, con instrucciones al efecto, celebren una reunión para poder convenir en los medios de obrar de comun acuerdo en el importante asunto de vía férrea Alduina que tanto interesa á estas cuatro provincias; sin perjuicio de lo que más adelante haya lugar respecto de las demás vías en proyecto con relación á las provincias de Valladolid, Búrgos y Zaragoza y ciudades de Aranda y Calatayud; señalando á Soria como punto céntrico para la reunión, ú otro que se crea mejor.

Con lo cual se dió por terminado el acto, firmando el Presidente, *Lorenzo Aguirre*.—Vocales, *Guillermo Tovar*.—*Benito Calahorra*.—*Eladio Peñalba*.—Secretario, *Leon del Rio*.

Documento número 5.º

LA COMISION PERMANENTE DE VIAS FERREAS

Á LOS REPRESENTANTES, CORPORACIONES Y PUEBLOS DE ESTA PROVINCIA.

No llenaria, cual es debido, la importante misión que se le ha confiado, si guardara silencio en la ocasión presente. Leal cumplidora esta Comisión de los notables acuerdos que ha trascrito, se halla en el ineludible deber de hacer presentes su pensamiento y sus propósitos. En la MEMORIA, al indicar esta Comisión los inmensos beneficios que á la provincia ha de reportar la realización de estos notables proyectos, ha condensado su profunda convicción en el siguiente período:

«Trátase de la vida del país, que es nuestra vida. Su bien consiste en que las vías férreas se realicen. La imaginación, por extensos horizontes que quiera abarcar, no puede alcanzar hoy lo que esta pro-

«vincia llegará á ser.» Verdad indisputable que alienta las esperanzas del país, que fortalece el decidido empeño para los trabajos que se están empleando; que por ser el desideratum de todas las aspiraciones, ha traído á la entusiasta reunion magna de 18 del actual, la demostracion más elocuente de la resolucion firmisima, inquebrantable, unánime, para llegar al extremo limite de cuantos sacrificios de todo género sean necesarios.

La ciudad de Soria, procurando siempre el desarrollo de los intereses materiales de la provincia, y la mayor suma posible de beneficios para el país, con admirable desprendimiento, en la ocasion presente no ha querido dejar dudar por un momento su proverbial decision, cuando llegan momentos criticos y solemnes en que la suerte del país va á resolverse. Y el entusiasmo de los representantes todos de los pueblos congregados, y la decision unánime que presidieron, son la prueba más concluyente de que hoy, como en ocasion alguna, nos acercamos al fin apetecido, á la realizacion del ideal por espacio de tantos años deseado.

La certificacion núm. 2.º del *Apéndice* hace ver los sacrificios que la capital se impone.

La MEMORIA demuestra cuáles son las fuerzas vivas del país y los ofrecimientos que puede hacer.

Las actas números 1.º y 3.º dan idea de la disposicion en que la provincia se encuentra y de los medios prácticos á que puede llegar, así como de las garantías de realizacion que se nos han dado.

Las corporaciones, los pueblos, los particulares, están en el caso de demostrar que quieren ver realizado este inmenso bien, y que para ello no han de omitir medio ni sacrificio.

La Comision, que ha meditado profundamente, que ha estudiado cuanto su comprension alcanza y con el mejor deseo este asunto, adquiriendo la conviccion más firme de que han llegado los dias criticos, decisivos de la prosperidad ó desventura de la provincia, y por legitima consecuencia, que si por cualquiera causa se dejan pasar estérilmente, no habrá excusa posible que alegar, está resuelta á emplear todos los recursos de su imaginacion para llevar al ánimo de todos los habitantes de la provincia, como de todas las personas que por su bien se interesan, el convencimiento de la bondad de esta grandisima demostracion de patriotismo.

Al efecto, á las razones apuntadas; á los numerosos datos consignados en la MEMORIA y en el *Apéndice*; á todo cuanto por olvido ha ya omitido, pero que la ilustracion de cuantos se interesan por la realizacion de estos grandes proyectos ha de suplir, réstale únicamente añadir una consideracion de inmensa fuerza, cuyo silencio hubiera sentido, por la eficaz y poderosa influencia que, á no dudar, está llamada á ejercer en las resoluciones que las corporaciones, los pueblos y los particulares han de adoptar; consideracion positiva cuya sencillez está al alcance de todas las comprensiones. De todos los ofrecimientos que se pueden hacer, de todos los sacrificios que la MEMORIA aconseja, sólo uno tiene que adelantar la provincia. Este ofre-

cimiento es el de los terrenos que las vías férreas necesitan para ocupacion permanente; cesion indispensable, porque por esos terrenos hay que empezar.

Pero los de traviesas y maderas de construccion sólo han de realizarse cuando la explanation este hecha ó las estaciones hayan de construirse.

Y los demás ofrecimientos cuando cada vía se halle terminada.

Con tan clara explicacion se comprende que cuando estos ofrecimientos lleguen á realizarse las empresas constructoras habran dejado en la provincia no escaso número de millones, distribuidos entre los braceros que hallarán dentro del país jornal más fructuoso que el que, á costa de innumerables penalidades, van á buscar en lejanas provincias; entre los comerciantes y productores, que darán fácil salida á sus mercancías y productos; entre las clases todas de la sociedad, que, más ó ménos directamente y por multitud de medios, van á participar de la distribución de estos tesoros.

Es decir, que cuando la realidad práctica y positiva de estos sacrificios llegue, el país tendrá, para cumplirlos, medios sobrados que por efecto de la ejecucion de estos proyectos le habrán traído las empresas constructoras, acrecentando con ellos la riqueza pública y privada; dejando además, como digno coronamiento de tan inmensos beneficios, concluidas las vías férreas que aseguran la prosperidad y cultura de las naciones.

La Comision debe hacer constar un hecho que consignó en sus circulares de 20 de Agosto.

Para todos estos sacrificios no se trata de imponer una contribucion al país. Leyendo la MEMORIA se comprende que todos han de hacerse por medio de la riqueza pública existente; riqueza que hoy dá escasísimo provecho á las corporaciones, y que va á realizar el mayor de los bienes que la provincia necesita.

Entre los demás ofrecimientos propuestos por la Comision, está el relativo á la tercera parte del 80 por 100 y á las inscripciones por Bienes vendidos en virtud de la desamortizacion. Desde luego en este punto se comprenden las grandes ventajas que su conversion en obligaciones hipotecarias de estos ferro-carriles ha de reportar al caudal público, puesto que por este medio aseguran las corporaciones mayor rendimiento, alejándose de los temores que hace concebir la enormidad de la deuda; ventajas que ya algunos pueblos de esta provincia han conocido al solicitar permiso para hacer conversion análoga, por cuyo medio obtendrán un 5 ó 6 por 100 en obligaciones hipotecarias de ferro-carril, en vez del exiguo producto que las inscripciones hoy les dan.

La Comision, obrando con la completa buena fé que el caso exige, y para evitar los inconvenientes de una resolucion precipitada, propuso en la MEMORIA, y la reunion de 18 del actual lo aceptó y acordó, que dicha MEMORIA se imprimiera y repartiera, para que con esta publicidad las corporaciones, los pueblos y cuantas personas se interesan por el buen resultado de estos proyectos, pudieran dar su vere-

dicto con toda meditacion. Empero al cumplirlo debe hacer presente que este veredicto, no solamente no puede aplazarse á un tiempo indefinido, sino que es urgente. Y en tal concepto se halla en el imprescindible deber de recordar, que, atendido el carácter general y formal de la reunion de 18 del presente mes, las corporaciones deben apresurarse á emitir su opinion en el término de 30 dias contados desde 30 de Octubre en que les serán dirigidos la MEMORIA y *Apendice*, remitiendo á esta Comision copia certificada de sus acuerdos, haciendo en ellos los ofrecimientos que consideren oportunos, y teniendo en cuenta que el silencio se considerará como una conformidad expresa.

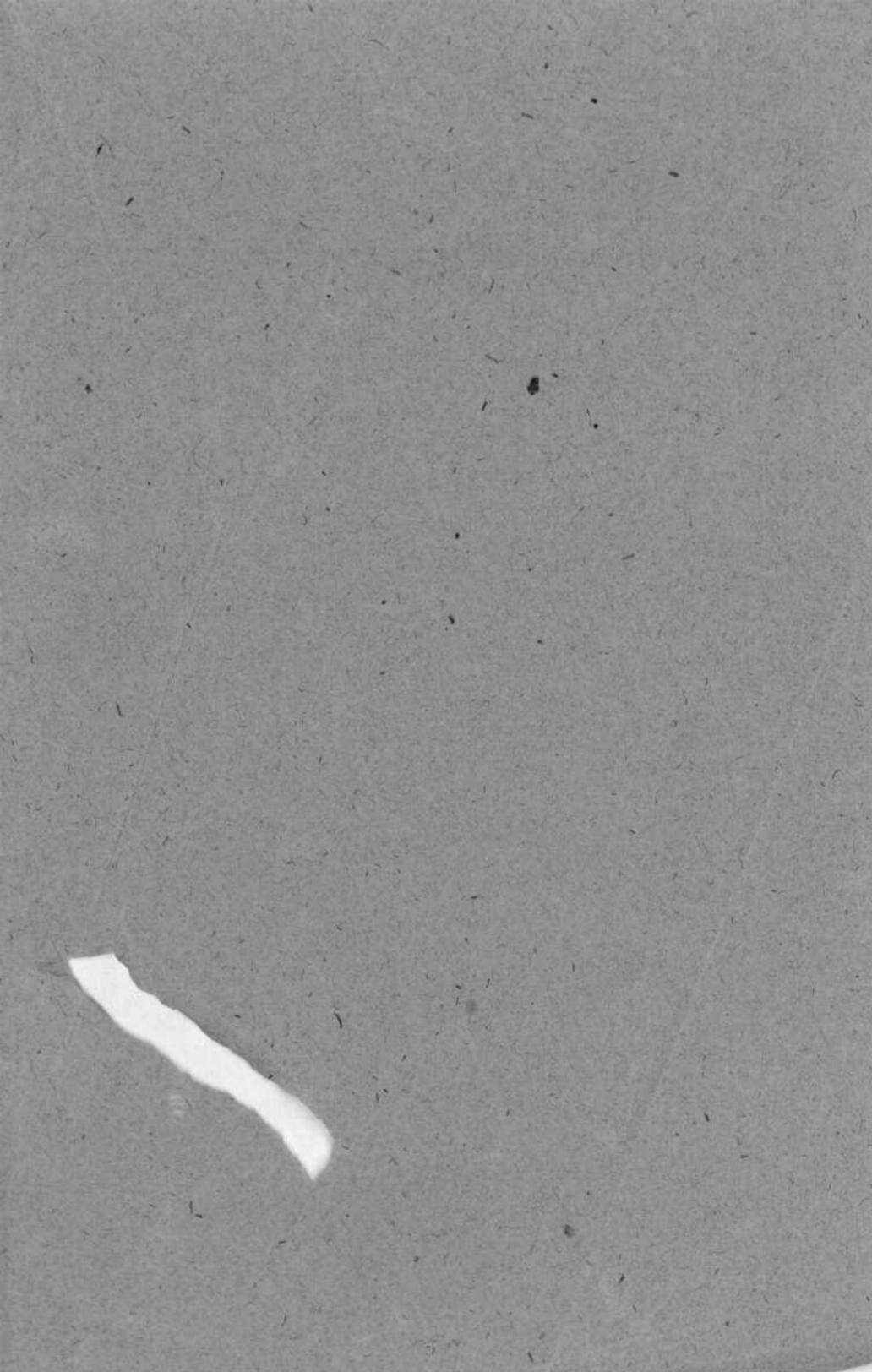
Para terminar, la Comision da gracias á las corporaciones, á los pueblos y á los particulares que con tanto entusiasmo como decision han respondido á las invitaciones que les dirigió, concurriendo unos á la Junta general del dia 18, manifestando otros su firme y decidida adhesion, y todos animados de los mejores deseos y de la más resuelta voluntad.

Por último, la Comision debe hacer la siguiente rectificacion, como aclaracion al acta de 18 de Setiembre, documento núm. 1.º: Que inmediatamente despues de haber dado las gracias el Sr. Senador La Orden al Sr. Roca, y ántes de que el Sr. Alcalde de Soria hiciera uso de la palabra para demostrar los ofrecimientos que el Ayuntamiento que preside habia acordado, se levantó el Sr. Diputado D. Ramon Benito Aceña, y en breves pero elocuentes frases, relativamente al entusiasmo con que eran recibidos los proyectos de que se trata, demostró la conveniencia de que, tanto para la provincia cuanto para la empresa, se imprimiera y repartiera la MEMORIA y se gestionara cerca de las corporaciones y particulares, excitando el patriotismo de todos para la realizacion de las grandes mejoras en proyecto.

Soria, 28 de Setiembre de 1880.—Lorenzo Aguirre.—Guillermo Tovar.—Benito Calahorra.—Eladio Peñalba.—Leon del Rio.







Sign

Est

Tab

Nüm

