

Boulogne.

Penncanil -

Avila y Segovia.

October 1852.

G-F 6170



D G C L
A

OBSERVACIONES

ACERCA DE LA MEMORIA DEL SR. D. ANTONIO ZAONERO
ROBLES, RELATIVA AL TRAZADO

DEL FERRO-CARRIL DEL NORTE,

REDACTADAS POR

D. JOAQUIN DE BOULIGNY Y FONSECA,

EX-DIPUTADO A CORTES.

Acceptadas y mandadas imprimir y publicar por acuerdo del
Consejo, Diputacion provincial y Ayuntamiento de Segovia.



SEGOVIA.

=

IMPRENTA DE LOS SOBRINOS DE ESPINOSA.

1853.



R.76123

CB. 1121382

Nº 1438

t. 93479

OBSEEVACIONES

AGENCIA DE LA MEMORIA DEL SR. D. ANTONIO XABIERRO
ROBERTS. RELATIVA AL TRAZADO

DEL FERRO-CARRIL DEL NOROCCIDENTE

REDACTADAS POR

EL COMANDANTE DE FUERZAS Y ARMAS

EX-DIPUTADO A CORTES.

Acordadas y mandadas imprimir y publicar por acuerdo del
Consejo Diputación provincial y Ayuntamiento de Segovia.



SEGUNDA.

=

IMPRESA DE LOS SOBRIOS DE ESPINOSA.

1873.

En el mundo se ha dado un gran paso en el camino de la civilización moderna, y el mundo sabe lo que esto significa. Como todas las naciones de Europa, la nuestra reconoció desde luego la imperiosa necesidad de facilitar las comunicaciones por medio de los ferrocarriles, y la opinión pública reclamó enérgicamente la construcción de tan poderosos elementos de riqueza y prosperidad.

Entre los prodigiosos adelantos que caracterizan la civilización moderna, ninguno más importante que el admirable invento de los caminos de hierro, agentes vivificadores del comercio, de la agricultura, del engrandecimiento, en fin, de los pueblos. Como todas las naciones de Europa, la nuestra reconoció desde luego la imperiosa necesidad de facilitar las comunicaciones por medio de los ferrocarriles, y la opinión pública reclamó enérgicamente la construcción de tan poderosos elementos de riqueza y prosperidad.

El lamentable atraso de nuestra industria, la penuria de nuestro tesoro y las dificultades que por todos lados ofrece la estructura geológica de nuestro suelo, han sido rémoras en que se han estrellado á veces los laudables esfuerzos del Gobier-

no. Pero la necesidad apremiante se dejaba sentir cada vez mas, el atraso en que nos hallamos relativamente al resto de la Europa aumentaba de dia en dia, y fue necesario allanar todos los obstáculos y procurar satisfacer cuanto antes la exigencia primordial de la época.

Todas las miradas se fijaron desde luego en la línea del Norte, la mas importante de todas y la de mayor porvenir para el pais y para la empresa que la construya. Ella debe conducirnos á la civilizacion, enlazándonos con todas las naciones cultas; ella ha de dar salida á las estancadas producciones de Castilla; facilitar el acceso hasta Madrid á los variados productos de las provincias del Norte; comunicar la capital de la monarquía con los puertos del mar Cantábrico, procurando incalculables ventajas al comercio en general y en particular al de nuestras colonias, y satisfacer finalmente á las condiciones de su inmensa importancia militar relativa á la defensa de nuestro territorio.

Pero la considerable estension del trayecto, las dificultades que ofrecia la ejecucion y otras causas prolijas de enumerar, dieron la primacia á la línea de Almansa, sin dejar por eso de ocuparse el Gobierno desde luego del camino del Norte; y todo el mundo sabe las diferentes fases porque ha pasado este ruidoso asunto.

La primera dificultad que surgió desde luego, fue la de salvar el obstáculo que presenta al paso de la via la estensa barrera de los montes Carpetanos; y en el ardiente deseo de dar pronta solucion

á esta dificultad, y acaso con una impremeditacion indisculpable, se designó el puerto de Navalgrande como el único accesible, atendida la depresion que presenta allí la cordillera.

En asunto de tanta importancia y que afectaba á tantos intereses, parecia lo natural que á la designacion indicada precediera un detenido estudio de todos los puntos por donde pudiese abrirse un paso, á fin de elegir aquel que presentase menos inconvenientes; más como la razon y la justicia jamás abdican sus fueros, hubo de hacerse despues lo que debiera haberse hecho antes, á fin de no crear ilusiones y alimentar esperanzas que pudieran acaso verse defraudadas.

Con efecto; se hizo el estudio comparativo de los pasos de Guadarrama y Navalgrande, y no faltaron distinguidísimos Ingenieros que señalaron como muy preferible el primero, por razones que la ciencia apreciará en su justo valor y que nosotros apuntaremos ligeramente en este escrito.

Desde el momento en que se consideró posible el paso de Guadarrama, la provincia de Segovia conoció que no podia haber dificultad alguna en que la via, cruzando su territorio, se acercase á su capital; resultando de esto inmensas ventajas, no solo para ella, sino para los intereses públicos y generales. Avila, no menos necesitada ni menos digna de la proteccion del Gobierno, salió á la defensa de sus intereses: un periódico de Valladolid, cuya existencia estaba tal vez ligada á la del Ministro de Fomento de aquella época, pues no pudo

sobrevivirle un solo dia, tomó á su cargo el sostener el primitivo proyecto; y de aquí surgió la lamentable rivalidad en que á los ojos del pais se han presentado ambas provincias. La de Segovia habia abandonado este asunto, confiada en la justicia de su causa y en la rectitud é imparcialidad del Gobierno; pero en vista de una Memoria publicada bajo los auspicios de la Sociedad de Amigos del Pais de Avila, en la que disfrazada con las formas mas corteses, aparece mal encubierta una acusacion terrible contra Segovia, y en la que se propalan ideas completamente inexactas que pudieran perjudicar nuestros intereses á los ojos de la opinion, hemos creido indispensable desvanecer los errores, restablecer en su lugar nuestro crédito, y decir al pais la verdad desnuda con toda la lisura y claridad que el interés público reclama.

Es de notar primeramente el singular empeño con que el Sr. Zaonero, autor de la Memoria indicada, procura *rehuir* la comparacion de la linea de Avila con la de Segovia, esforzándose á consignar repetidas veces *que la ciencia y la razon han desechado unánimes la última*, y que solo es por tanto cuestionable si ha de darse ó no la preferencia á la linea de Navalgrande y Avila sobre la de Guadarrama y Arévalo. Esta proposicion, *que se presenta en la Memoria como un axioma matemático*, es la primera que necesita ser detenidamente analizada.

Desde el momento en que Segovia supo que se consideraba practicable el puerto de Guadarrama, solicitó y obtuvo del Gobierno de S. M. que un inge-

niero acreditado reconociese el pais para examinar si era ó no posible construir la via férrea por las intermediaciones de la capital. Los estudios, practicados por uno de los mas acreditados individuos del distinguido cuerpo de Ingenieros civiles, vinieron muy luego á corroborar nuestra opinion y á justificar nuestras legítimas aspiraciones. Los planos demostraron que la línea era no solo posible, sino conveniente y ventajosa; que el trazado podia hacerse sin una sola pendiente que llegase al limite determinado por la ciencia, sin curva alguna, cuyo radio llegase al minimun aconsejado por la esperiencia, enteramente libre de puntos de inflecion, ó al menos sin que hubiese en todo el trayecto dos curvas encontradas que no estuviesen separadas por una parte recta capaz de contener ámpliamente un tren por largo que fuese. Esto desde Guadarrama á Segovia, pues desde este punto á Valladolid, el trazado se estiende por nuestras inmensas llanuras con ventajas iguales á las que presentan para este efecto las renombradas campiñas de la Mancha. ¿Ignoraba el Sr. Zaonero el éxito de estos trabajos? ¿Ignoraba que han sido presentados al Gobierno de S. M. y sometidos por este al exámen de la ilustrada Junta consultiva que no ha pronunciado aun su fallo definitivo? ¿A tan corta distancia de Segovia, no se sabia en Avila que se hacian estudios con el fin de demostrar la posibilidad de dirigir la via férrea por el camino mas corto? ¿Por qué pues el empeño de presentar á Segovia *aislada en el centro de montañas inaccesibles, convencida de su nulidad y llorando su*

impotencia? Segovia desea el bien general, y si tuviese la conciencia de ser cierto lo que el Señor Zaonero, con afectada seguridad, dice al público, de seguro no entraria en una polémica enojosa y sin fruto alguno; procuraria que Avila reportase las ventajas que ha de proporcionar el ferro-carril, y miraria sin rivalidad su engrandecimiento; pero cuando ve que el interés general se hermana con el suyo, no puede permanecer un momento silenciosa.

— Culpa el Sr. Zaonero á Segovia del sensible atraso que ha sufrido y sufre la construcción del ferro-carril del Norte. ¿Era por ventura este asunto de tan liviano interés que no mereciese ser examinado atentamente? ¿Quería el Sr. Zaonero que se hubiese llevado desde luego á cabo el primitivo é impremeditado proyecto, sin dar oídos á reclamaciones legítimas, y que afectaban al interés general de un modo tan grave y tan directo como tendremos ocasión de demostrar en el curso de este escrito? ¿Era este asunto de los que deben fallarse atropellando por todo, ó no merecia Segovia que su voz fuese escuchada en las regiones del poder?

Y Segovia jamás pidió que se escluyese en los estudios comparativos á Avila su hermana. Segovia solo quiso que se estudiase todo, que se examinase todo, y se diese la preferencia á lo mas ventajoso, á lo mas conveniente al interés general; ofreciendo siempre contribuir con sus propios recursos, no solo al esclarecimiento de la verdad, sino á la realizacion de la obra por el sitio que el Gobierno en su sabiduría designase como preferible. Esto ha po-

dido originar sin duda algun retraso, pero justo, legítimo y conveniente. Por lo demás otras causas ajenas á nuestro propósito, y en las que no nos cabe parte alguna, son las que han retardado la solución de este negocio; causas que están en la conciencia de todos, que son conocidas de cuantos se ocupan de la política interior, y que nos abstendremos cuidadosamente de enumerar.

Tiempo es ya de que entremos en el exámen comparativo de las tres diferentes líneas indicadas hasta ahora como posibles para el camino del Norte, á saber: la de Navalgrande por Avila y Arévalo, la de Guadarrama directamente por Villacastin y Arévalo, y la de Guadarrama por Segovia; mas como estas dos últimas tienen de comun el paso por Guadarrama, es preciso comparar previamente dicho paso con el del puerto de Navalgrande, principal fundamento en que sustenta Avila sus pretensiones.

El Sr. Zaonero ha evitado cuidadosamente el invadir el terreno de la ciencia para examinar á la claridad de sus destellos esta cuestión importante. Tampoco nosotros, legos en la materia, nos atreveremos á dar en ello un dictámen facultativo; pero hay ciertos argumentos que son del dominio del sentido comun y en los que puede fundar una opinion el mas mediano criterio. Al alcance de cualquiera que por mera curiosidad haya leído alguna vez tratados modernos relativos á obras públicas, está la posibilidad de abrir un paso á través del Guadarrama, cuyo espesor escede poco de 2000 me-

trós en el punto en que los ingenieros han fijado el túnel. La formación geológica de estas montañas, la naturaleza de la roca que las constituye y el coste que la experiencia ha señalado en casos análogos, demuestran la posibilidad, la economía y la conveniencia de esta perforación que puede hacerse en mucho menos tiempo y á mucho menos costo de lo que el Sr. Zaonero se figura.

Cierto que un túnel estenso es siempre costoso, aun cuando como el que nos ocupa se practique en un terreno que ahorre los gastos de entivaciones, revestimientos, etc.; pero aun así creemos que no sería difícil demostrar que resultará mas barato el trazado por Guadarrama que el de Navalgrande, si se considera: que para salvar sin fuertes pendientes el paso de Navalgrande se necesita practicar inmensos terraplenes y desmontes de profundidades tales, que científica y económicamente considerados reclaman la sustitucion por túneles en que vendrian á convertirse el dia de la construcción de la via, resultando de la suma de todos un trayecto por paso cubierto de mayor longitud que el tan ponderado de Guadarrama. Los muchos y elevadísimos viaductos que aquella traza exige, son obras, que si bien no nos asustan, tampoco dejamos de concebir las sumas y tiempo que consumirían. Y tantos sacrificios ¿qué ventajas relativas de trazado producen en favor de la línea de Avila? Ninguna: pues las pendientes son las mismas que por Guadarrama, las curvas son mas en número y longitud y de muy pequeños rádios, originando en su

contacto puntos de inflexion que esponen á los trenes á frecuentes descarrilamientos, y la longitud total escede en cinco leguas de dificil construccion, y cuyo entretenimiento será una carga permanente para el Estado, aumentando innecesariamente el precio de los trasportes; circunstancias todas que no dudamos serán apreciadas debidamente por los dignísimos Ingenieros que han de pronunciar su dictámen comparativo.

Sin embargo de todo lo espuesto, concedámos por un momento á los apasionados de la línea de Avila, que las condiciones de trazado resulten igualmente convenientes para la explotacion; concedámos tambien que la línea por Guadarrama, sin embargo de tener cinco leguas menos que construir, sea mas costosa que por Navalgrande; y aun en este supuesto tan desventajoso, encontraremos dos razones de tan grave importancia, que hacen sin vacilar preferente la adopcion de la de Guadarrama.

En primer lugar, en el largo y riguroso invierno, que se experimenta en estas regiones, elevadas á mas de 1200 metros sobre el nivel del mar, donde todos los años observamos acumuladas inmensas masas de nieve, ¿cuántas veces no estará impracticable el camino de Navalgrande, que se asienta en mas de cuatro leguas sobre las altas mesas de la divisoria? ¿Qué número de brazos y cuánto tiempo se necesitaría para descubrir los carriles á la circulacion en una estension tan considerable? y en estos repetidos y largos periodos

será un p. de 200

*350,00 p. lab. p. K.
25 K p. la. 5 leg.*

1650000

66

8.250,000 ✓

¿qué perjuicios no se originarian al comercio, qué de conflictos al Gobierno y qué de alarmas á la capital de la monarquía, que carecería hasta de los artículos de primera necesidad, de que la surten nuestras provincias de Castilla? ¿Y esta es la dirección, por la que se desea que la ciencia aconseje y nuestro ilustrado Gobierno resuelva construir el ferrocarril del Norte de España?

Afortunadamente para todos no será así; pues el túnel de Guadarrama salvará tan graves dificultades, sin los inconvenientes que se han exagerado por nuestros convecinos, y facilitará á los trenes un paso cómodo y seguro en todas las estaciones, por que situadas sus bocas en ambas faldas de la montaña á mucha menor altura que el paso por Navalgrande, hará practicable esta interesante comunicación, aun en los mas rigorosos dias del invierno, como ha sucedido hasta hoy en nuestra carretera general de Castilla, donde jamás se ha dificultado el tránsito hasta el nivel donde se ha de emboquillar el subterráneo.

Por otra parte, si la tendencia de la época es la economía del tiempo, considerado por la sociedad moderna como un capital inapreciable, si á su mejor aprovechamiento se encaminan todos los portentosos y recientes descubrimientos é invenciones que han modificado el aspecto social de nuestro siglo, ¿podrá mirarse con indiferencia el retraso originado, por cinco ó seis leguas mas de camino que resultan en el trazado de Navalgrande y Avila, en el corto espacio de Madrid á Arévalo don-

de los diferentes trayectos se reúnen? Al buen juicio de nuestros lectores dejamos la apreciación de estas irrefutables observaciones, y considerando probadas las ventajas del paso del Guadarrama, y demostrada la posibilidad de que la vía se dirija desde la embocadura occidental del túnel á Segovia, vamos á entrar en el exámen comparativo, que el Sr. Zaonero ha rehusado, de los dos trazados mas importantes, á saber: el de Segovia por Guadarrama y el de Avila por Navalgrande, para lo cual nos serán de mucha utilidad los datos que la Memoria del Señor Zaonero nos ofrece, pues entraremos en este estudio analítico por el órden de las razones que en ella se aducen.

No seguiremos al Sr. Zaonero al terreno de las declamaciones inútiles, ni calificaremos como él de absurdo, perjudicial é imposible todo lo que no cuadre á nuestro interés particular; nos limitaremos á probar que el interés general, la reconocida utilidad pública, reclaman como conveniente la línea de Segovia con preferencia á la de Avila, sin que por ello califiquemos de absurdo su trazado; y como la lógica inflexible de los guarismos vendrá en nuestro apoyo, seremos muy sóbrios de frases altisonantes, procurando esponer con claridad nuestras razones sin pecar de excesivamente prolijos.

Cualquiera que conozca la importancia relativa de Avila y Segovia, la primera de cuyas capitales tiene seis mil almas y la segunda trece mil, el que considere que en Segovia existe un Departamento de Artillería, la Academia de la misma arma, una

Maestranza, campo de instruccion y otros establecimientos del cuerpo; el que reflexione que á tan corta distancia de Segovia se halla el Sitio Real de San Ildefonso, donde SS. MM. la augusta Real familia y el Gobierno de la Nacion residen cuasi la tercera parte del año; el que recuerde que Segovia posee todas las condiciones de un pueblo industrial, cuyos productos y artefactos han alcanzado en otro tiempo dentro y fuera de España muy merecido renombre, y que conserva aun en la actualidad varias fábricas de paños, papel y curtidos, ademas de su antigua casa de moneda, ¿podrá poner en duda un solo instante la preferencia que merece Segovia bajo el punto de vista de su mayor importancia política?

201 La provincia de Segovia en una estension de ciento noventa y nueve leguas cuadradas, tiene 135000 habitantes, y la de Avila en doscientas setenta y siete leguas cuadradas, 138000, es decir, que la primera está poblada á razon de 678 habitantes por legua cuadrada, mientras la segunda no pasa de 498 en igual estension. Segovia con setenta y ocho leguas cuadradas menos de superficie que Avila, produce mucho mas y paga mayores contribuciones. Esta considerable diferencia en la poblacion y en los tributos, ¿no demuestran patentemente mayor feracidad en el suelo, mayor industria, mayor actividad en el pais?

202 Siendo la posicion de esta provincia mas central que la de Avila, la vía, encaminándose desde Madrid por Segovia á Valladolid, sin desatender los legítimos intereses de las provincias de Avila, Salamanca y

Zamora, se aproximaria bastante á las de Guadalupe y Soria, no ménos dignas por cierto de ser atendidas; dejaria á un lado la interesante via ordinaria del Guadarrama, teniendo al otro, y cuasi á igual distancia, la importantísima carretera de Somosierra; y cuando en un porvenir, acaso no remoto, se construya el ferro-carril que desde Madrid vaya por la cuenca del Tajo en busca del camino de Lisboa, ligando así dos pueblos unidos por la naturaleza misma, nuestro trazado será el que mas cumplidamente llene las condiciones de un proyecto general de comunicaciones.

El trayecto por nuestra provincia, desde el punto en que desembocó el túnel de Guadarrama, se dirige á la capital saldeando los estribos de la vecina sierra, y atravesando terrenos que pertenecen cuasi esclusivamente á bienes de propios, y que por lo tanto nada costarán al Gobierno: desde que el ferro-carril entra en nuestra provincia se encuentran á la inmediacion del trazado todos los materiales de construccion apetécibles: excelentes rocas graníticas, cales inmejorables, y sobre todo la incalculable riqueza *de mas de millon y medio de pinos útiles para traviesas*. ¡Estos son los primeros recursos que ofrece la empobrecida Segovia desde el rincón de las ásperas y estériles montañas en que al Sr. Zaonero plugo colocarla!

Segovia es una de las provincias de España que posee mas cuantiosos bienes de propios, pues solo así hubiera podido proponer al Gobierno de S. M. el contribuir á los gastos del ferro-carril con los ré-

ditos de treinta millones de reales, además de otros considerables ofrecimientos. Segovia puede evocar como Avila los más gloriosos recuerdos históricos; mas como estos sucesos, y en particular los de la Corte de la primera Isabel, estan en la memoria de toda persona instruida, no los enumeraremos nosotros; que harlo elocuentes monumentos ostenta Segovia en su gigantesco Acueducto romano, en su soberbio Alcázar, su gótica Catedral y sus numerosos templos bizantinos.

Segovia no será acaso, como dice de Béjar el Señor Zaonero, el *Manchester de Castilla*, pero pocos pueblos reunen en mayor grado que ella las condiciones de un centro fabril; en especial para ciertas manufacturas. Las abundantes y esquisitas lanas que se esquilman en la provincia, las arcillas plásticas que por doquiera ofrece su terreno, la abundancia de combustible y los frecuentes saltos de agua que procuran á la industria la mas económica potencia motora, estan señalando á Segovia como un pueblo fabril, próximo á recuperar la importancia que ya tuvo en época no muy remota.

Aunque no admitimos sin restriccion y en absoluto la teoria de que el trazado de un ferro-carril deba subordinarse, aun á costa de grandes rodeos, á la condicion de pasar por muchas poblaciones, porque entonces se sacrificaria á este deseo el objeto primordial de tales vias, que es la economia del tiempo; tampoco desdeñamos la comparacion de los diversos trazados bajo un punto de vista escogido por el Sr. Zaonero, á saber: el del mayor

número de pueblos que el camino atraviase ó deje a una legua de distancia, su población, riqueza imponible y cuota de contribuciones. La tabla siguiente formada bajo las mismas bases que las que el Señor Zaonero presenta en su Memoria, espresa estas condiciones relativamente á nuestro trazado.

ESTADO comparativo de la población, riqueza imponible y cuotas de contribuciones de los pueblos de la provincia de Segovia que cruzará ó dejará á distancia de una legua, la vía férrea en el trazado por Guadarrama y Segovia hasta la inmediación de Arevalo.

PUEBLOS.	Número de almas.	Riqueza imponible.	Cuota de contribución directa.
Aldeanueva del Codonal	512	82,000	41,759
Anaya	144	69,000	8,850
Añe	168	80,000	12,779
Armuña	472	158,000	22,869
Balisa	156	67,000	10,595
Bernardos	1,856	225,200	50,752
Bernuy de Coca	204	95,000	16,202
Carbonero de Alusm.	288	78,000	12,464
Ciruelos de Coca	160	90,000	15,251
Coca	480	160,500	50,926
Domingo García	292	89,000	14,054
Espinar	1,224	490,000	71,071
Fuente de Santa Cruz	620	161,000	51,779
Fuentemilanos	192	145,000	20,795
Garcillan	592	179,000	25,420
Huertos	200	148,000	21,048
La Losa	168	56,500	8,566
Madrona, Perogordo y Torredondo	280	508,000	41,459
Martin Miguel	292	158,000	19,290
<i>Suma y sigue.</i>	7,880	2,785,200	445,894

PUEBLOS.	Número de almas.	Riqueza impo- nibles.	Cuota de contri- bucion directa.
<i>Sumas anteriores.</i>	7,880	2,785,200	445,894
Melque..	556	126,900	20,128
Miguelañez..	692	106,000	18,979
Miguel Ibañez..	244	116,500	17,277
Moraleja de Coca.	420	91,400	18,051
Nava de la Asuncion.	1,292	588,000	60,259
Navas de San Antonio..	976	222,000	54,942
Nieva..	608	494,000	27,854
Ontanares..	140	65,000	10,104
Ontoria..	200	75,000	10,814
Ortigosa del Monte..	156	48,200	6,859
Ortigosa de Pestaño.	128	56,500	8,526
Otero-Herreros.	708	152,500	25,272
Pascuales y Ochando.	88	90,000	15,956
Pinilla-Ambroz.	156	67,000	10,169
Revenga y Navas de Riofrio..	252	68,500	11,018
Santa Maria de Nieva..	1,480	106,500	25,984
Santiuste de San Juan Bautista..	872	275,000	41,001
SEGOVIA..	15,000	1,040,000	259,081
Tabladillo..	196	56,900	8,500
Valdeprados y Guijasalvas..	140	115,500	17,011
Valverde.	876	265,000	47,400
Yegas de Matute.	616	147,000	25,108
Villagonzalo..	168	119,400	17,946
Villeguillo.	240	117,000	19,258
Zamarramala.	560	255,000	44,952
Zarzuela del Monte..	1,004	162,500	28,545
	35,368	7,287,500	1,250,828

Y comparando este resultado con el que presentan los otros dos trayectos resulta:

	Número de pueblos.	Número de almas.	Riqueza imponible.	Cuota de contribuciones.
Trazado por Navalgrande y Avila.	51	20,610	4.644,766	714,047
Idem por Guadarrama y Villacastin	92	15,105	4.062,066	597,872
Idem por Guadarrama y Segovia.	45	55,568	7.287,500	1.250,828
Ventaja del trazado de Segovia respecto del de Avila.	14	12,758	2.642,534	556,781
Idem respecto al de Guadarrama y Villacastin	25	20,265	5.225,254	652,956

Aparece, pues, comprobada por los mismos argumentos del Sr. Zaonero, la ventaja que por este

concepto presenta el trazado de Segovia sobre los otros dos, y si á este cálculo se añade la menor extensión del trayecto, y la economía de tiempo y gastos de entretenimiento que nuestro trazado ofrece, ¿podrá ponerse en duda un solo momento la preferencia que debe obtener sobre el de Avila, calificado por el autor de la Memoria que combatimos, no solo de ventajoso, sino de *único y exclusivo*?

No perdamos mas tiempo en demostrar cosas evidentes y que están en la conciencia de todos; vengamos ya al punto culminante de la comparación, al mas poderoso aliciente que puede ofrecer la direccion de un camino de hierro, *á la consideracion de recorrer el pais mas productor, el que pueda dar mas alimento á la via, mas utilidad á la empresa, mas animacion al comercio de esportacion é importacion, el que ofrezca en fin probabilidades de mayor circulacion, no solo de efectos, sino tambien de viajeros.*

Acerca de este punto el Señor Zaonero nos encuentra completamente desprevenidos; carecemos por desgracia de los datos estadísticos, tan escrupulosamente reunidos por dicho Señor, y que consideramos tal vez aproximados á la verdad, aun cuando la Sociedad de amigos del pais de Avila no haya querido acogerlos sin reserva. Sobre este particular solo sabemos, y esto porque el Sr. Zaonero nos lo dice, que Segovia aventaja á Avila en la produccion de cereales, que es el verdadero y mas importante artículo esportable de Castilla. Algo sa-

bemos también respecto á las renombradas lanás que se estraen de esta provincia para toda Europa, ya sin lavar, ya beneficiadas en los magníficos lavaderos de la Sierra; pero no habiendo podido en el breve tiempo de que disponemos, recopilar datos referentes á las truchas, los cabritos, los conejos y otros artículos no menos importantes y curiosos, esperamos llevar al ánimo de nuestros lectores la convicción de que la provincia de Segovia produce mucho mas que la de Avila por medio de un razonamiento muy sencillo.

Los verdaderos datos estadísticos, los que mas se aproximan imparcialmente á la verdad, son los que posee el Gobierno de S. M. y que le sirven para el equitativo repartimiento de los tributos; luego las cuotas impuestas á ambas provincias son los únicos datos irrecusables y oficiales que manifiestan su riqueza respectiva. Veamos el resultado de la siguiente tabla, cuya exactitud puede comprobar cualquiera.

Hallamos, pues, que Segovia, cuya estension superficial es mucho menor que la de Avila, para 17,500 duros mas por inmuebles, cultivo y ganaderia; luego su agricultura es mas floreciente, su suelo mas fértil y sus productos mayores. La contribucion de subsidio oscila en mas de 12,500 duros; luego la industria y el comercio son mas estensos y productivos en Segovia que en Avila; la de consumos, en fin, presenta en Segovia un aumento de cerca de un medio millon de reales; luego su poblacion es mayor y disfruta un bienestar de que la de Avila carece. Con-

ESTADO comparativo de las cantidades que anualmente satisfacen al Tesoro las provincias de Avila y Segovia.

	Cantidad anual con que contribuye mas Segovia.		
	AVILA.	SEGOVIA.	
Cupo anual por contribucion de inmuebles, cultivo y ganaderia.	3.210,000	3.560,000	330,000
Importe de la contribucion del subsidio industrial y de comercio.	349,375	600,862	251,489
Importe de los encabezamientos de los pueblos por la contribucion de consumos.	1.084,551	1.544,538	260,007
Idem de los derechos de puertas y consumos de la capital.	148,414	555,509	205,595
TOTALES.	4.792,018	5.858,909	1.066,891

Hallamos, pues, que Segovia, cuya estension superficial es mucho menor que la de Avila, paga 17,500 duros mas por inmuebles, cultivo y ganaderia; luego su agricultura es mas floreciente, su suelo mas feraz y sus productos mayores. La contribucion de subsidio escede en mas de 12,500 duros; luego la industria y el comercio son mas estensos y productivos en Segovia que en Avila: la de consumos, en fin, presenta en Segovia un aumento de cerca de medio millon de reales; luego su poblacion es mayor y disfruta un bienestar de que la de Avila carece. Con-

tribuye, pues, Segovia mas que Avila para el sostenimiento de las cargas públicas con 1.066,849 reales vellon al año, y habida consideración, como es justo, á la menor estension de su territorio, resulta que mientras Avila paga 17,072 reales por legua cuadrada, Segovia satisface 29,442, *es decir, que las fuerzas productivas, el capital imponible de Avila y el de Segovia están próximamente en la relación de 100 á 117*, dudando nosotros que haya una manera más lógica de probar que la riqueza general de Segovia lecede en mas de dos tercios á la de Avila, pues á las consideraciones espuestas hay que añadir la muy atendida de que en el amillaramiento general no estan incluidos los bienes pertenecientes al Real patrimonio en los sitios de San Ildelfonso, Riofrio, Robledo y Balsain, de cuyos frondosos montes y pinares pueden sacarse anualmente 500.000 pinos y una inmensa cantidad de carbon, proporcionando asi á la via férrea el transporte para Madrid de 600 á 700.000 quintales al año. *Los sobinuer, sobinuer, sobinuer, sobinuer*

Si el Sr. Zaonero consiguiera probarnos que la provincia de Avila producía mas que la nuestra, veríamos de buen grado trazar por aquel país el ferro-carril en cuestión, y nos consolaríamos recogiendo los datos estadísticos de dicho Señor, para acudir respetuosamente al Gobierno de S. M. solicitando que rectificase su error, y permutase como era justo, las cuotas que ahora señala á las dos provincias contendientes. *era saludable y saludable*

Admitiendo como bueno el aventurado cálculo

del Sr. Zaonero, relativo al número de viajeros que circularían por la vía, puesto que todas las bases en que lo fundan son aplicables á esta provincia, no tememos afirmar que el movimiento entre Madrid y Segovia, hecho el camino en esta dirección, sería triple del que Avila pudiera proporcionar. 1.º Porque las necesidades de los pueblos están hasta cierto punto en relacion de su vecindario y Segovia cuenta 13.000 almas y Avila 6.000. 2.º Porque el Colegio y Departamento de Artillería, la Fábrica de moneda y las antigüedades ya citadas, atraen á esta capital tan crecido número de viajeros, que aun en la cruda estación presente, se sostienen dos diligencias diarias, cinco mensagerías y otros muchos medios de trasporte *esclusivos de Segovia*, mientras que las diligencias que *pasan* por Avila van á otros puntos. 3.º Porque dirigido por Guadarrama el trazado de Segovia, afluirían á esta vía los viajeros que visitan el Escorial del mismo modo que si el trazado fuera por Navalgrande. Y 4.º Porque todos estos elementos reunidos son nada en comparación del movimiento y la vida que proporciona la estancia de la Corte y del Gobierno en la magnífica residencia de San Ildefonso, á donde se traslada lo mas lucido y acomodado de Madrid, la Grandeza, el Cuerpo Diplomático é innumerables personas que vienen, ora á admirar las bellezas que han acumulado en los Reales Sitios, la naturaleza y el arte, ora á gozar una temperatura benigna y saludable, ora, en fin, á asistir á los frecuentes besamanos y á los brillantes saraos con

Quiero mayor movim^{to}
á Segovia — 1

2

3

4

que suele obsequiar á su Corte nuestra espléndida y bondadosa Soberana.

Esta consideracion, que bastaria por sí sola para fijar la direccion de un camino de hierro en cualquiera pais menos monárquico que el nuestro, no podrá menos de pesar gravemente en el ánimo del Gobierno, con tanto más fundamento, cuanto que en la ocasion presente aconsejan al mismo tiempo el trazado de Segovia *la razon, la economia, la reconocida utilidad pública, el interés del Gobierno y el de la empresa concesionaria*, segun dejamos irrefragablemente demostrado.

Manifestada la preferencia que merece el trazado por Guadarrama y Segovia, sobre el de Navalgrande y Avila, nada tenemos que añadir respecto al de Guadarrama por Villacastin y Arévalo. Todas las razones espuestas son aplicables con mayor fundamento á este último trazado, que consideramos el menos aceptable de todos, y admitimos las consideraciones que acerca de él enumera el Señor Zaonero en su memoria. Solo un trayecto que siendo mucho mas corto no ofreciese dificultad alguna en su construccion, podria justificar el que se economizase el trabajo necesario para llevar la via por Segovia ó por Avila; y ciertamente no está en ese caso, segun nuestras noticias, el trazado de Villacastin y Arévalo, que aun despues de pasado el túnel, ofrece mayores dificultades que el de Segovia sin ninguna de sus ventajas.

Concluimos nuestro sucinto trabajo protestando que ninguna animosidad abrigamos contra Avila,

cuyos títulos á la proteccion del Gobierno somos los primeros á reconocer, considerándola, como á nuestra provincia, en la necesidad de no perdonar medio ni sacrificio alguno para salir del lamentable estado de postracion y atraso en que se halla; y si la Memoria del Sr. Zaonero no nos hubiese obligado por sus inexactitudes á hacer en nuestra legitima defensa algunas ligeras observaciones, de seguro no hubiéramos publicado este escrito, confiando, como confiamos, en la rectitud y sabiduría del Gobierno. Creemos que nos asisten *la justicia, la razon y la conveniencia pública*; si el fallo nos fuere adverso humillaremos resignados nuestra frente ante las razones que el Gobierno de S. M. tenga para ello, mas si, como esperamos con fiada confianza, el triunfo fuese para nosotros, nuestra primera aspiracion, nuestro mas ardiente deseo será el de que al mismo tiempo que se trace la gran via, se construya un ramal que enlace con ella á la dignisima ciudad de Avila, dando salida á los productos de su provincia y acercándola á los centros de comercio; que si un interés local hace aparecer rivales á dos provincias limítrofes, sus intereses generales son comunes y su prosperidad correlativa. ¡Quiera el Cielo que de un modo ó de otro se allanen las dificultades, y el ferrocarril del Norte convierta en un manantial de riqueza estos inmensos llanos de Castilla, victima ahora de su misma feracidad por el estancamiento de sus productos!

Segovia y Octubre de 1853.

Joaquín de Boulligny

*seria muy facil un
ramal á Avila*

—32—

la provincia que representa, de la exactitud de los datos en que aquella se funda, y en prueba de gratitud al Sr. de Bouligny por su esmerado trabajo. En cumplimiento de cuyo acuerdo se estendió la presente, firmada por el Sr. Presidente y Vocales, Segovia 23 de Octubre 1853.

Eugenio Becerra.
Juan Rivas Orozco.

Reunidas en sesion celebrada el dia 22 de Octubre último, las comisiones de la Diputacion y Consejo de esta provincia, del ilustre Ayuntamiento de su capital y propietarios asociados que forman la permanente creada para gestionar cerca del Gobierno de S. M. en favor de los intereses del pais, relativamente á la direccion de la linea del ferrocarril del Norte, el Diputado Secretario Don Juan Rivas Orozco leyó una Memoria escrita por el Señor D. Joaquin Bouligny, ex-Diputado á Córtes, en refutacion de la publicada por la Sociedad económica de Amigos del Pais de Avila, y demostrativa de las inmensas ventajas que produciria al interés general la direccion del ferrocarril del Norte por esta provincia de Segovia.

La Junta acordó con efusion de reconocimiento un expresivo voto de gracias al Sr. de Bouligny, y que se le transcribiese en muy atenta comunicacion que de cuenta de la provincia, previo el consentimiento del autor, se imprima y circule la Memoria, y que á su final se ponga y suscriba copia del acuerdo de la Junta, en garantía, por

la provincia que representa, de la exactitud de los datos en que aquella se funda, y en prueba de gratitud al Sr. de Bouligny por su esmerado trabajo.

En cumplimiento de cuyo acuerdo se estiende la presente, firmada por el Sr. Presidente y vocales. Segovia 23 de Octubre 1853.

Eugenio Reguera.

Juan Rivas Orozco.

Gregorio Bayon

Vicente Ruiz.

Leandro Odriozola.

Martin Bermejo.

Miguel Rojas.

Valentin Barbero.

Mariano Bartolomé.

Luis Contreras.

Sebastian Larios.

Romualdo Becerril.

Agapito Gozalo.

Juan Lopez Bustamante.





