



REVISTA DE LA SOCIEDAD ECONOMICA SEGOVIANA
DE AMIGOS DEL PAIS.

AÑO IV.

SEGOVIA 3 DE DICIEMBRE DE 1879.

NUM. 25.

SUMARIO.

Fiat lux, por D. Antonio de Ochoa.—Ferro-carril del Noroeste, Apuntes históricos, por D. Ezequiel Gonzalez.—Suelos.

FIAT LUX.

El Congreso de los Diputados votó ya la totalidad del proyecto de ley de los Ferro-carriles del Noroeste; Segovia, egoísta, quizá estaría de enhorabuena; Segovia honrada y leal, Segovia defensora de la razón y de la justicia, Segovia, posponiendo sus intereses á los intereses patrios, siente y lamenta el sesgo que á tan vital asunto en la discusión se dió; Segovia no está conforme con el final resultado que no es otro que el que, copiándolo á la letra del proyecto de ley, á continuación insertamos.

«Art. 3.º Si del concurso resultasen dos ó más proposiciones en igualdad de circunstancias, con arreglo á lo establecido en el artículo anterior, se considerará como mejora la que complete los ferro-carriles del Noroeste con una línea directa que parta de Madrid á Segovia y empalme en Palencia, entendiéndose que esta línea no tendrá subvención del Estado; que el proyecto ha de ser aprobado por el

Gobierno, y que en el caso de adjudicarse los ferro-carriles del Noroeste á la proposición que contenga la línea directa, quedará esta adjudicada al concesionario sin necesidad de nueva ley, y sujeta á todas las condiciones y obligaciones establecidas para las líneas del Noroeste.

Las obras de esta línea directa, dado el caso de que forme parte de la del Noroeste, principiarán por las de perforación del Guadarrama, y terminada está la demás entre Madrid y Palencia no comenzarán hasta cumplidos los tres años de la concesión, y terminarán á los siete.

A la proposición que presente como mejora la ejecución de la línea directa deberá acompañar la carta de pago acreditando haber depositado en la Caja general de Depósitos la suma de 9 millones de pesetas; y si le fueren adjudicadas las líneas, la fianza que establece el art. 4.º, base 8.ª, se completará hasta la suma de 18 millones de pesetas, que se devolverán con arreglo á lo establecido en las citadas bases y art. 4.º»

A la simple lectura de este artículo, se habrán convencido, cuantos por él hayan pasado la vista, que los Diputados Gallegos y Asturianos que formaban la Comisión, han defendido, queremos creer que inconscientemente, los intereses de la Empresa del Norte, con preferencia á los mas altos, mas importantes y mas sagrados de nueve provincias de España en primer término, y de España toda en segundo, por el sorprendente y maravilloso enlace que no puede menos de existir entre las partes de un mismo todo.

Vamos á demostrar ahora, cuanto, en este brevisimo exordio, dejamos consignado.

Segovia, dijimos, egoista, quizá estaria de enhorabuena; y así es efectivamente, porque si nuestra Provincia consigue tener ferro-carril que no nazca ni muera en la capital, sino que sea parte de una línea directa y general, y de la línea que, por sus condiciones de vitalidad, será la que rinda mayores utilidades á la compañía explotadora, y por lo tanto la llamada á ser para el porvenir la base de la verdadera red, que hoy ni por asomo existe, de caminos de hierro de España, Segovia ha conseguido cuanto necesitaba, para que puedan tomar el vuelo por la providencia indicado, al prodigarla toda clase de materias primas, sus industrias, en el dia, por falta de comunicaciones rápidas y baratas, en lastimoso estado de paralización.

Segovia, por lo tanto, egoista, estaria de enhorabuena; por que la esperanza hoy de tener ferro-carril es grande, cuanto quimérico era ayer pensar siquiera en poseer algun dia este gran adelanto de la civilización moderna.

Y la esperanza es grande á pesar de la habilidad con que aparece redactada la enmienda en que la fundamos y que indica de una manera clara el deseo de no conceder nada á Segovia, sin chocar por eso con la pública opinion tan evidentemente en este asunto manifestada; por que si en menos de tres años no han de hacerse ó completarse los necesarios estudios, ni estos han de ser aprobados por el Gobierno, ni el Guadarrama necesita menos de ese tiempo para ser perforado y el tunel revestido ¿qué perjuicio puede traer á Segovia la condicion que marca, que hasta pasado los tres años de la concesion, no puedan empezarse los trabajos en Castilla, salvo los del Guadarrama, máxime cuando señala para la caducidad 7 años, tiempo que de sobra á los Segovianos nos satisface? Ninguno absolutamente.

¿Y qué significa el aumento del depósito en 10 millones de pesetas, cuando, admitiéndose en papel extranjero, al Banco de París, por ejemplo, nada podría importarle tener los valores en sus cajas, ó tenerlos, reituándole siempre lo mismo, en las del Banco de España á responder de los trabajos que aquí emprenda, para llevar á cabo un negocio, por lo saneado y redondo, inconcebible?

Y aun cuando en metálico se exigiese, que no en valores, el depósito; ¿qué podría importar esto á ninguna empresa extranjera, si el dinero se encuentra hoy en París al 2'50 y 3 por 100 y en España reituan los depósitos necesarios el 6 por 100? ¿No sería añadir negocio á negocio?

Pero Segovia, posponiendo sus intereses, siempre secundarios cuando de España se trata, á los más atendibles de la Nación entera, lamenta el sesgo que se dió á la cuestion del Ferro-carril del Noroeste; porque si bien es cierto que la línea directa, de hacerse tal cual el proyecto de ley indica, acortaria la distancia entre Vigo y Madrid en 60 kilómetros próximamente, la línea que Segovia patrocinaba y patrocina la acortaba en 150 kims. y, francamente, la economia de otros 90

sobre los que pueden ó han de economizarse, no es, en verdad, para despreciada.

Nosotros no solo comprendemos, sino que creemos justo, de toda justicia, el deseo que Gallegos y Asturianos puedan tener de ver terminados los trabajos de las líneas férreas de sus respectivas comarcas, hace 17 años comenzados, hasta Palencia, cabeza de las actuales líneas del Noroeste; pero ¿se oponía á esto el proyecto, que, por lo justo, con fé ciega y ánimo resuelto defendimos? De ninguna manera; bajo ningun concepto.

Pusieran, en buen hora, cuantas cortapisas hubiesen creido oportunas, para no ver una vez más sus esperanzas desvanecidas, y nuestros representantes y nuestras influencias de consuno á su lado para defenderlas estarian, siempre que no hubiesen echado por tierra lo esencial de nuestro proyecto.

¿Pero es lógico, es justo, es siquiera natural que Gallegos y Asturianos no admitiesen la línea directa por Segovia, Medina y Benavente, y si por Palencia, pero solo como condicion de mejora en las proposiciones y para esto sin subvencion alguna? ¿No vale tanto como decir, hacemos todo lo posible porque no haya línea directa, y si admitimos esta lejana esperanza de línea directa es por no chocar completamente con la opinion pública que se ha declarado unánime en este sentido? ¿Qué significa, si no es esto, regalar más de 200 millones de reales al que construya escasos 100 kilómetros de vía férrea en Galicia y Asturias, y pedir, lejos de dar nada, 40 millones de depósito, al que trate de gastar otros 20 en la perforacion del Guadarrama, millones que nada han de producir hasta pasados siete años?

¿Y qué son todas estas trabas sino hacer la causa de la Empresa del Norte, cuyos intereses son completamente opuestos á los intereses del Noroeste, á los de Leon, á los de Segovia y por fin á los de España entera?

¿Creen los representantes de Asturias y Galicia haber sido fieles intérpretes de los deseos de sus comitentes? Repasen la Prensa Gallega y Asturiana de estos dias y con especialidad los números de la *Concordia* de Vigo y se convencerán fácilmente que en este asunto se han divorciado de sus electores.

¿Porqué Castilla y de rechazo Galicia y Asturias, han de ser desheredadas? ¿No han tenido hasta ahora subvencion todas las líneas férreas de España? ¿Qué delito cometió Segovia, entonces, para formar excepcion única de la regla general?

¿No comprenden los Diputados Gallegos que votada la ley de este modo las proposiciones se podrán reducir, y se reducirán tal vez, á tomar, mejorando en pequeña cantidad la suerte de los acreedores de Quevedo y Miranda, las líneas de Galicia y Asturias desde Palencia?

Y entonces nadie en mejores condiciones que la empresa del Norte, que quedará así con 300 kilómetros de vía férrea, muchos ya en explotacion, regalados, sin temor á la competencia y única dueña y señora de los ferro-carriles de la mitad de España, y todo esto á costa de contados millones que tendrá que distribuir por vía de agradecimiento, ó por *primas*, si este es el verdadero nombre, á los que le

faciliten ó dejen libre el campo en el concurso, para hacer el negocio más fabuloso que registran los fastos mercantiles de Europa.

¿Y qué pierde España con esto? España pierde los 200 millones que ha de embolsarse la feliz empresa que salga agraciada en el concurso, mas las pérdidas que Galicia y Asturias han de sufrir, al no poder competir, por el mayor recorrido, con Santander, Bilbao é Irun, é *ainda mais* las pérdidas que Segovia tendrá no desarrollando, al faltarle fáciles vías de comunicación, sus industrias, fuentes inagotables de riqueza para la Nación.

Demasiado sabe la Empresa del Norte lo que la conviene quedarse con las líneas del Noroeste, y escusado es que digamos cuanto ha de trabajar para conseguir su anhelado fin.

Pero tambien no es menos cierto que cualquiera otra compañía que saliese beneficiada en el concurso y aun cuando solo en él hubiese licitado los Ferrocarriles gallego y asturiano hasta Palencia, tendría que, tarde ó temprano, pedir la prolongacion de sus líneas hasta Madrid por Segovia; tanto por no ser tributaria del Norte, cuanto por dar vida á aquellos Ferrocarriles, aproximando á la Corte los puertos Gallegos y Asturianos, que únicamente podrian así competir con Santander, Bilbao y estacion de Irun.

Creer en la *igualdad de tarifas* es hacer castillos en el aire, tras de que sería ilógico, injusto, anti-natural, inmoral y contra derecho, y aun cuando legase á establecerse, tendría vida efímera, como cuanto marcha contra la naturaleza de las cosas.

La verdadera y única posible igualdad de tarifas estaba conseguida, aprobando el proyecto de Segovia que acortaba la distancia entre Vigo y Madrid en 150 kilómetros y abarataba, por tanto, los trasportes de uno á otro de los citados puntos en 10 pesetas la tonelada de mercancías; pero los representantes del Noroeste, salvo ligeras y para nosotros simpáticas excepciones, creyeron ver un peligro donde estaba su salvacion y á fé que sus electores no han de perdonarles tan fácilmente la ofuscacion en que cayeron, ofuscacion que tantos millones ha de costar á las Provincias por ellos en Cortes representadas.

El mismo Ministro de Fomento que tan estudiada debia tener la cuestion como Ministro y como Diputado Asturiano, decia. «Es necesario que la línea directa, de ser un hecho, empalme en Palencia: el Gobierno no puede admitir el empalme en Leon porque sería perder 147 kilómetros, ya construidos, que significaría entonces un capital tirado por la ventana.» No comprendemos, á la verdad, cierta clase de argumentaciones, cuya fuerza tal vez estribe en no tener ninguna; y que ninguna, absolutamente ninguna tiene la objecion del Sr. Conde de Toreno vamos á demostrarlo.

Admitamos el peor caso para nosotros, conviniendo en que, de empalmar en Leon la línea directa del Noroeste, para nada servirían los 147 kilómetros de via construidos entre Leon y Palencia, y convengamos ademas en que el capital por ellos representado no lo va á regalar generosamente el Gobierno á la compañía que salga victoriosa del concurso.

Aun así y todo; calculando el valor de cada kilómetro en 90.000 pesetas, valor excesivo si se tiene en cuenta que, de abandonarlo, podrian aprovecharse, rails, traviesas y toda clase de materiales, los 147 kilómetros perdidos significarian 10.530.000 pesetas que sería la pérdida total; pero, de haber aprobado la línea directa, la economía entre Vigo, Coruña y Madrid, por tonelada de mercancías, sería de 10 pesetas, y, calculando solamente un tren ascendente y otro descendente diarios, al año el comercio gallego, castellano y asturiano, economizaría 2.628.000 pesetas; por lo que á los cuatro años la pérdida estaba reembolsada: verdad es que ahora por temor de perder 10.530.000 pesetas que al fin y al cabo no han de ser ni para el Gobierno, ni para las provincias que el Ferro-carril atravesase, ni aun siquiera para una empresa Española, nueve Provincias de España van á pagar de mas solo por el arrastre de 350 toneladas diarias, cálculo mínimo que podemos hacer, durante los 99 años de la explotacion, la enorme cantidad de *mil cuarenta millones seiscientos sesenta y ocho mil* reales á la afortunada compañía que logre salir airosa del concurso.

¿Qué les parecerá esta mal entendida economía á los habitantes del Noreste, economía que no es sino enorme contribucion impuesta sobre arrastre de viajeros y mercancías? Todo lo contrario que á la Empresa del Norte si no hay licitacion para la línea directa, ó si el pliego en que esta se ofrezca no se considera el mejor en el concurso; hé aquí porque dijimos que los representantes Gallegos y Asturianos habian sido en las Cortes los defensores de la Compañía del Norte.

Demostradas ya todas nuestras afirmaciones, vamos á reseñar, siquiera sea ligeramente, las esperanzas que podemos tener de línea directa, aun cuando del concurso saliese favorecida cualquiera proposicion que de ella no tratase, y los trabajos que aun nos restan que hacer para que la línea directa sea un hecho.

Desde luego si la Empresa del Norte se queda con los Ferrocarriles del Noroeste, ni intentará siquiera hacer la línea directa, y es natural, sería aientar contra sus intereses, y, como los nuestros y los suyos serán siempre antagónicos, ni ahora ni nunca podríamos tener esperanza de un cambio favorable para la línea directa; de aquí la enemiga que nos profesa y que, como acabamos de ver, jamás ha de concluir; por eso nosotros debemos tambien desde luego declarar franca, pero cruda guerra á la Empresa del Norte.

De no ser la Empresa del Norte la concesionaria, cualquiera otra, volvemos á repetirlo, aun cuando solo en el concurso se quedase con las líneas del Noroeste, tendría que, andando el tiempo, venir, por interés propio, á construir la directa, si aquellas habian de tener plenitud de vida, y entre todas ninguna como el *Sindicato*, porque, llegaría á estar, más aun en su interes que en el nuestro, el proyecto que hoy á todo trance defendemos.

Y otra cosa no podría suceder; porque el *Sindicato* ha comprado la línea ferrea de Medina á Salamanca; tiene el proyecto de construir la de Sala-

manca á Ciudad-Rodrigo y está en construcción la de Ciudad-Rodrigo á Coimbra, centro, digámoslo así, de la red Portuguesa; de modo, que, si sus ferrocarriles han de ser productivos, tiene indefectiblemente que completarlos con la línea de Madrid por Segovia y Medina á Benavente y de Benavente á Leon y Astorga, porque, de no ser así, la Empresa del Norte, oponiéndole cuantos obstáculos pueda, y puede oponerle muchos, con trasbordos y tarifas, conseguiría anular las líneas del Sindicato, haciendo que las mercancías de Ultramar viniesen todas á Santander y Bilbao, para ser conducidas al centro de España por la línea del Norte, como medio más fácil y económico, y que las de Portugal fuesen por Malpartida á Madrid, para evitar los vejámenes y perjuicios de todas clases que el Norte había de irrogarles desde Medina.

Y nuestro proyecto y nuestros cálculos nada tienen de ideales; se deducen lógicamente y sencillamente del estudio comparativo de los intereses del Norte y del Noroeste de España y del modo de ser de nuestros ferrocarriles; y son tanto más fáciles de que sean llevados á cabo por el Sindicato, cuanto que la línea de Segovia á Medina está concedida con subvención, y aunque sin ella el trozo de Segovia á Madrid, sería á no dudarlo subvencionado, de un modo ú otro, por nuestra generosa Provincia.

Pero para esto se necesita dejar pasar algún tiempo más del que puede consentir la impaciencia natural de Asturianos, Castellanos y Gallegos; así que creemos que, por el pronto y con objeto de que en el concurso se presenten licitadores para la línea directa, es de todo punto indispensable que las nueve Provincias interesadas se pongan de acuerdo para subvencionar á la Empresa concesionaria ya que las Cortes no han tenido á bien, tal vez por culpa de los interesados en primer término, conceder subvención alguna al trayecto desde Palencia á Madrid: así, de este modo, no lo duden los habitantes del Noroeste, tendremos línea directa y antes de concluir los siete años que la ley marca, como maximum, para la caducidad. Si las Provincias interesadas acogen benévolamente este pensamiento, pónganse de acuerdo sin perder momento, que los instantes son preciosos y la ocasión pasa pronto para no volver á encontrarse en circunstancias tan oportunas como la presente.

Si quedásemos solos en la brecha, no por eso desmayaríamos en nuestro propósito. Segovia, aislada, pobre y despreciada, tal al menos se la conceptúa, haciendo un sacrificio supremo, no dudará un momento en ofrecer, al Sindicato, al Banco de Paris, al Marqués de Campo, á cualquier particular ó empresa que se encuentre con ánimo para tomar parte en el concurso, 60.000 pesetas por kilómetro de cuantos se construyan para la línea directa dentro de los límites de su Provincia, y si, á pesar de todo, nuestro patriótico objeto no tiene el resultado que por justicia, derecho y aun por negocio es de esperar, no importa, Segovia, mal que les pese á sus enemigos, seguirá, un día y otro día, luchando por la línea directa de Madrid á Gijón, Coruña y Vigo, y en último resultado defenderá la línea de Madrid

por Segovia á Medina, Zamora y Astorga, y ofrecerá sus influencias y recursos á la Compañía que pida las subastas de Zamora á Astorga, línea ya concedida con subvención; y la de Madrid á Segovia por Medina, sin subvención únicamente el trozo de Madrid á Segovia.

Segovia no desmaya ante el primer aparente descalabro, y, persuadida de la justicia que asiste á la causa que defiende, será nueva espada de Damocles, suspendida sobre la línea del Norte, para que la empresa de esta no lleve á cabo, con gran perjuicio de los sagrados intereses de la patria, los planes invasores y monopolizadores que para su engrandecimiento acaricia.

Vamos á concluir, no sin hacer ántes una llamada á la honradez, rectitud, patriotismo é ilustración del Sr. Ministro de la Guerra, cuya competencia en los asuntos relacionados con su departamento, hasta sus más encarnizados enemigos paladinamente confiesan, ya que de su departamento es la cuestión que ligeramente, porque para otra cosa no nos encontramos con fuerzas suficientes, vamos á esbozar.

Los dos Mundos, periódico que se publica en Madrid, en su número de ayer trata la cuestión del Ferrocarril directo del Noroeste, bajo el prisma de la conveniencia militar; nosotros hacemos nuestras todas las importantes consideraciones que *Los dos Mundos* presentan, acusando desde luego en su artículo la concisa y elegante pluma de un ilustrado hijo de Marte, y, después de darle las gracias por las lisonjeras frases que nos dedica con motivo de la publicación de nuestro folleto, *Segovia y el Ferrocarril directo del Noroeste*, y aun á trueque de aparecer pesadísimo, hemos de hacer alguna otra, que nuestro estimado colega, tal vez, por creerla de relativa insignificancia, no quiso detenerse á apuntar.

El secreto de la guerra, han dicho profundos pensadores militares, consiste en llegar á un punto dado con mayor número de fuerzas y con más rapidez que el enemigo; que esto es cierto ya nadie lo niega, ha pasado á ser un axioma, y como axioma indiscutible, en la ciencia de la guerra; y este axioma indica claramente la suma importancia del papel que los Ferrocarriles están llamados á desempeñar en las guerras modernas.

Pues bien; en el Norte, punto el más probable por donde temerse puede una invasión, nuestra primera línea natural de defensa es la cordillera pirenaica que corre entre los cabos Creus y Finisterre y puede asegurarse que, verificada esta por aquella parte, el Ferrocarril del Norte no tendría material móvil suficiente para las necesidades de una campaña, y el servicio para la defensa del Norte y del Noroeste, siendo común la vía férrea para ambas zonas hasta Venta de Baños, aunque de sobra hubiese material, se haría por demás embarazoso, cuando cada una de estas dos líneas tiene su misión precisa, se completan, digámoslo así, la una con la otra para la defensa de aquella gran cordillera. Esta es la razón estratégica por lo que ni pueden tener parte común, ni debe depender una línea de otra.

Pero ¿á quién se le ocultan los inmensos servicios que para la defensa de la integridad de la

Patria, podría proporcionar una línea directa que, acortando las distancias entre la Capital de la Monarquía y aquella nuestra primera línea de defensa, en su extrema izquierda, pudiese, con vía por completo independiente, á cubierto de un golpe de mano las fábricas de armas de Trubia y Oviedo y el Arsenal del Ferrol?

¿Se atrevería un ejército invasor á internarse en España, dejando en el Noroeste fuerzas de consideración, que con la rapidez del rayo, pudieran hecharse sobre la retaguardia del enemigo, cortarle la comunicación con su base de operaciones, y destruirlo en el momento oportuno?

La historia militar de España, principalmente en las gloriosas páginas de nuestra guerra de la Independencia, prueban, de una manera palmaria, que es imposible avanzar un paso hacia el centro sin que antes hayan sido batidas las fuerzas del Noroeste, tradicional baluarte de nuestra santa independencia.

Ya que España se encuentra sin plazas de guerra para entorpecer la marcha de un enemigo triunfante, ponga al menos en buenas condiciones de resistencia y con arreglo á los últimos adelantos de la ciencia sus líneas naturales de defensa, y, de este modo, no tendrá á merced del extranjero su independencia y dignidad.

El país va á hacer un sacrificio grande para dotar á España de una nueva vía férrea; es justo, por lo tanto, que los beneficios que reporte sean generales, sin atender á mejorar las condiciones de vida de comarca, empresa ó personas determinadas.

Que general es el beneficio que proporcionan las buenas condiciones de defensa de un país, no hay para qué demostrarlo; y que así se cree en el extranjero, pruébalo hasta la saciedad que no hay Nación en Europa que, antes de conceder la construcción de una línea estratégica, é importantísima en este sentido es la que nos ocupa, no encargue su Gobierno á una Comisión, nombrada *ad hoc* entre las altas jerarquías del Cuerpo de Estado Mayor, el estudio de la conveniencia estratégica de la vía que se pide, cuya construcción se autoriza ó no, según es favorable ó contrario el informe de la Comisión citada.

Esperamos, pues, que siendo Ministro de la Guerra y Presidente del Consejo de Ministros el General Martínez Campos, cuyos conocimientos estratégicos son tan notorios, pesará con toda calma las razones que á vuela pluma hemos apuntado, por si cree oportuno, ya que aun es tiempo para ello, tomarlas en consideración.

Y así mismo creemos que la Prensa de Madrid, ante asunto que tan grave es y de tanta trascendencia puede ser para el porvenir de España, romperá de buen grado el fatal silencio que hasta ahora se ha impuesto, á fin de conseguir, ya que de la discusión sale la luz, lo que verdaderamente, en tan vital cuestión, á nuestro país convenga.

Este es el deseo de Segovia; este es, á no dudarlo, el deseo de Asturias y de Galicia, y estas como aquella dispuestas estarán, así al menos lo creemos, á hacer cuantos sacrificios posibles sean, en aras del engrandecimiento, de la dignidad, del porvenir de nuestra idolatrada España.—Segovia 29 de Noviembre de 1879.—ANTONIO DE OCHOA.

FERRO-CARRIL.

Hoy empezamos á insertar á trozos, sintiendo que sus dimensiones y la abundancia de original de que disponemos no nos permita publicarlo en un solo número de nuestra *Revista*, el folleto tan aplaudido por la prensa del Noroeste, y debido á la elegante pluma de nuestro distinguido amigo D. Ezequiel Gonzalez de la Bodega, á quien felicitamos por el éxito de su escrito.

Ferro-carriles del Noroeste y su prolongación por Medina del Campo y Segovia hasta Madrid.

Apuntes históricos acerca del trazado de la primera Sección del Ferro-carril del Norte y observaciones sobre la inconveniencia é ilegalidad de las líneas Férreas únicas y exclusivas.

POR D. EZEQUIEL GONZALEZ.

Si la terminación de las obras del ferro-carril del Noroeste ha llamado justamente la atención de los legisladores al ser presentado en las Cortes el correspondiente proyecto de ley, si por la gran importancia que reviste este delicado asunto se ha ocupado de él una buena parte de la prensa y si por fin se ha hecho del dominio público esa trascendental cuestión afectando un verdadero carácter de actualidad, el interés de ella ha tomado inmensas proporciones al levantar su voz la Provincia de Segovia en demanda de justicia y de reparación de antiguos é inmerecidos agravios.

Siempre, en cuantas ocasiones la han presentado desde 1856, buscadas unas veces por ella y deparadas casualmente otras, ha protestado con enérgica dignidad contra la incalificable injusticia de que entonces fuera víctima, siendo muy natural que hoy clamara de nuevo, y de nuevo apelara también á la opinión pública, esa soberana de la sociedad moderna, á la vez que asimismo se dirigiera á los altos poderes del Estado, como razonada y reverentemente lo ha hecho. Comprendiendo con certero golpe de vista lo grave y urgente del asunto creyó no debía perder tiempo, y desde luego se aprestó á la lucha reuniéndose sus Corporaciones mas importantes para escogitar los medios que condujeran á la realización de su proyecto, pues un momento de duda, la menor vacilación pudieran ser causa de males muy difíciles de remediar.

En este movimiento de la opinión entre los segovianos era natural que todos tomaran parte mas ó menos activa según sus medios y condiciones, y afortunadamente la tomaron guiados del mejor deseo y llevados del mas sincero amor á su Provincia. Ofreciéronse todos á porfía á ser los primeros en el trabajo, sin que haya sido desechado el con-

curso de nadie por insignificante que fuera; sin que haya dejado de admitirse la más débil ayuda: sin que con la mayor delicadeza y desinterés se haya postergado aun al de menos valía, y sin que por consiguiente haya surgido el mas pequeño disgusto rivalizando todos, todos, en deseos de trabajar en primera línea y en ser los últimos para los plácemes y satisfacciones, y muy principalmente los que por su posición y respetabilidad se pusieron al frente del movimiento alentando á los demás con su patriótico ejemplo y con su conducta llena de abnegación y de modestia.

En tan solemne momento en que se debatía la cuestión mas importante para el presente y el porvenir de la Provincia de Segovia era imposible sucediera otra cosa, pues no cabe en pechos nobles y generosos sentimientos que no sean dignos y elevados, y era tambien imposible no llevar enérgico auxilio á quienes de esa manera se conducían. Y como siguen redoblando sus esfuerzos, como cada dia trabajan con mayor ahínco y asiduidad, como viene creciendo progresivamente su patriótica abnegación y su inimitable deferencia, es de todo punto indispensable corresponder á tan dignísima conducta, prestándoles constante é incondicional ayuda.

Incondicional y sincera se la principiamos á ofrecer por nuestra parte desde luego dando á luz en la Revista de la Sociedad Económica de Amigos del País algun insignificante escrito y contribuyendo ademas privadamente por otros medios al logro del fin apetecido; pero comprendiendo que no basta haber hecho algo en pró de tan importantísimo asunto y persuadidos de que en cuestiones de esta índole todo trabajo es pequeño si ha de ilustrarse la opinión pública como el interés general lo exige, nos hemos decidido á redoblar nuestras débiles fuerzas poniéndolas de lleno en servicio de tan noble causa. Entramos de nuevo en tan honrosa lid llevados de nuestro amor a la hidalga tierra segoviana, si bien al hacerlo desconfiamos por una parte de nuestra escasa insuficiencia, conociendo por otra las dificultades que nos rodean para decir algo que merezca el asentimiento de la opinión pública, pues se ha escrito ya tanto sobre el ferro-carril del Noroeste y su prolongación hasta Madrid pasando por Segovia, se han espuesto con tal lucidez las razones que abonan ese interesante proyecto, que es ya casi imposible indicar nada nuevo, ni menos tratarle de modo que se aduzcan algunos argumentos que venga siquiera á reforzar los dados á la estampa y entregados al juicio público.

Esto no obstante, y animados de la mejor voluntad, que no tiene límites al tratarse como en la ocasión presente de abogar por el bien de esta desventurada provincia, creemos hacerla un servicio esponiendo á la consideración pública la historia algun tanto detallada de sus infortunios, narrando con fidelidad y exactitud los hechos que precedieron al establecimiento del trazado de la primera sección del ferro-carril del Norte. Muchos años han trascurrido desde entonces y mucho por necesidad ha de haberse debilitado el recuerdo de ellos en quienes

6 a la sazón tomaran alguna parte y hayan sobrevivido, siendo por lo mismo indispensable para estos refrescar su memoria, y contar esa historia á la generación nueva para que conozca los acerbos dolores de la honrada tierra Segoviana y la inmensa injusticia que sobre ella se lanzara. Y como el pueblo español es de hidalgos sentimientos, y en su natural nobleza siempre se subleva contra toda injusticia inclinándose hacia los desgraciados, al ver estampados los hechos que hirieron á esta provincia abundando sus antiguos males, hechos ciertos y positivos, hechos fieles y exactos que pueden comprobarse con documentos fehacientes, hechos, en una palabra, verdaderamente históricos, no podrá menos de clamar en favor de esta desventurada comarca, y de seguro clamará pidiendo la reparación de aquella enorme injusticia y solicitando cese e olvido en que se ha tenido y tiene al laborioso y sufrido pueblo Segoviano.

A los Diputados y Senadores de la Nación apela, y ellos y la Nación toda han de tomar parte en sus infortunios, remediándolos en esta ocasión oportuna.

A ellos tambien, despues de la narración de los hechos enunciados, espondremos oportunamente y con claridad los perjuicios que causan á los intereses generales las líneas de ferro-carriles únicas y exclusivas y el derecho que asiste á Galicia, Asturias y Castilla a una via férrea directa. Para demostrarlo trataremos esta cuestión en el terreno legal entrando en ella á fondo persuadidos de servir así á nuestra querida provincia y á las demas interesadas y contribuir al completo esclarecimiento de la del Noroeste.

El proyecto de construcción del ferro-carril del Norte se concibió de una manera algo ligera, meditando poco sobre él y no dándole por el pronto la importancia que entrañaba á causa de los cuantiosos intereses que pudiera comprometer entonces y en el porvenir. Sin duda por la viveza de nuestro carácter meridional y por falta de hábito, pues en aquella época apenas habria en España más ferro-carriles en construcción que los muy cortos de Langreo, de Mataró á Barcelona y de Madrid á Aranjuez, se pensó poco detenidamente en el gran proyecto de unir el centro de la Península con Francia y Europa y se principió á tratar de este difícil asunto sin la debida preparación, creyendo que bastaba reconocer la necesidad de esa union para dar vida al proyecto y realizarle, como si fuera una cosa corriente y harto hacedera.

Concebido así el pensamiento, nacia rodeado de cierto fatalismo y debía crecer y desarrollarse llevando en su ejecución ese vicio originario que habia de pesar siempre sobre él y ser generador de grandes controversias, de muchos disgustos, de profundas injusticias y de incalculables perjuicios para los intereses generales. Así pudo comprenderse desde luego por los hombres de ciencia y de verdadera práctica presintiendo complicaciones de mucha monta y rarezas inesplicables cuando sin previo estudio, sin maduro exámen y sin los debidos antecedentes se hicieron concesiones del expre-

sado ferro carril, no poseyendo los primeros concesionarios más datos que la distancia de Madrid á Irun, únicos que se habían tenido presentes por haberse limitado hasta entonces á saber el número de kilómetros entre dichas dos poblaciones. Adjudicada de este modo tan colosal obra, era imposible emprenderla con esa primitiva sencillez, y tratando por lo mismo los concesionarios de reparar dichas faltas y conocer algo á fondo el negocio, encargaron el estudio de la línea al ingeniero inglés Mister Ross, quien no parándose en barras, ni deteniéndose en pelillos, como aquí vulgarmente se dice, trazó su plan atravesando las divi orias por medio de inmensos túneles, salvando los abismos con gigantescos viaductos y prodigando los planos inclinados donde á su juicio no se prestaban á otra cosa las pendientes naturales del terreno.

Con semejante despropósito sucedió lo que no podía menos, pues una vez examinado dicho proyecto por hombres entendidos fué calificado como merecía y relegado á la oscuridad de los archivos, de donde jamas debia haber salido, si bien no aconteció así andando el tiempo, no faltando quien mas adelante le sacase del polvo consultandole y aprovechándose en parte de tan singular trabajo.

Desgraciada de este modo la primera etapa del ferro-carril del Norte quedó muerto por bastantes años el pensamiento, ó cuando ménos aletargado en una gestacion penosa por la raquítica concepcion que le presidiera; pero bullendo siempre la idea de realizar la construccion de la citada via férrea y hablandose continuamente de su necesidad, tuvo la Diputacion provincial de Avila la felicisima ocurrencia, para dicha provincia, y desgraciadissima para la Nacion, de encargar al Sr. Almazan, ingeniero de la misma que reconociera el paso de la Sierra, viendo si seria posible que en su dia se llevara por ella el expresado ferro-carril. Así lo verificó practicando las operaciones puramente indispensables para evacuar su cometido, muy satisfactorio para Avila por haber manifestado dicho ingeniero que si bien presentaba dificultades el paso por el puerto de las Pilas, era posible vencerlas y llevar la via en condiciones admisibles desde Madrid á la referida ciudad.

Comprendiendo Avila con gran sagacidad la importancia de la noticia del ilustrado ingeniero Sr. Almazan, tuvo la feliz prevision de pensar á fondo sobre el negocio, de irle madurando con bien entendida reserva y de practicar en secreto diligencias y preparar los ánimos de manera que en su dia pudieran presentarse favorables á su astuto pensamiento. Afortunadamente para ella no se equivocó, desenvolviéndose despues los sucesos á medida de su deseo, por haberlos ido preparando y dirigiendo con gran habilidad, y realizandose por completo en su favor el refran vulgar de: *El que dá primero, da dos veces*; y aquel otro de: *Al que madruga, Dios le ayuda*.

Avila con efecto madrugó, siendo su actividad el origen de que el ferro-carril pasara por ella, así como el trabajo del Sr. Almazan fué tambien

el origen del trazado de la primera seccion de la línea por el Puerto de las Pilas, si bien con ligeras modificaciones.

Mas fructuosa que la primera esta segunda etapa de ferro-carril, si bien destinada á ser la generadora de amarguissimos frutos para Segovia, trascurrió un largo espacio de tiempo sin practicarse nuevos estudios sobre el terreno, hasta que siendo Ministro de Fomento el Sr. Reinoso dió orden en Enero de 1852 al Sr. Perea, ingeniero de Valladolid, para que reconociera inmediatamente el paso de la Sierra por el Puerto de las Pilas en direccion de Avila, si bien descuidando ordenar se ejecutaran iguales estudios por Guadarama, ó Navacerrada en la de Segovia, para poder con ellos establecer una racional comparacion entre las dificultades y ventajas que ofrecieran los diferentes pasos de la divisoria.

En malisima estacion y apremiado el Sr. Perea por la orden urgentisima que recibiera, apenas tuvo el tiempo necesario para practicar los trabajos; pero conociendo los de su compañero el Sr. Almazan, pudo con ambos formar un juicio aproximado y emitir su dictamen diciendo *ser posible llevar el ferro-carril por el Puerto de las Pilas*. De tal modo agradó este parecer al Sr. Ministro Reinoso que apesar de la rigorosa estacion, del frio glacial que siempre reina en aquellos agrestes paramos y de las inevitables molestias de tan duro viaje, se decidió á emprenderle yendo en persona á reconocer por sí mismo las facilidades que ofrecia el paso de la línea por los desiertos de Navalgrande y Puerto de las Pilas, llegando hasta Avila con su caminata científica, no obstante ser completamente lego en la materia.

Como no se habían hecho estudios comparativos entre esos puntos y los pasos de Guadarrama y Navacerrada, no era posible decir lo que fuera más útil y conveniente, siendo tambien muy poco equitativo proceder de ligero y resolver *á priori* por la única línea, no estudiada todavia en realidad sino desbrozada con algunos ligeros tanteos por no haberse hecho trabajos detenidos y verdaderamente científicos. Y sin embargo de todo, y no obstante esa falta de medios de comparacion el Sr. Reinoso, despues de su heroico viage á Avila, se decidió *á priori* y resueltamente en favor de esta Ciudad, principiando á estender órdenes para reunir en ella los presidios disponibles y empezar cuanto ántes los trabajos.

Segovia, callada hasta entonces, viéndose postergada y olvidada sin motivo alguno por el Ministro de Fomento, levantó su voz pidiendo fueran reconocidos y estudiado otros pasos de la divisoria, á lo cual se accedió mandando que el mismo ingeniero Perea reconociese los puntos indicados por esta Ciudad. Empero limitandose dicho Sr. Ingeniero al reconocimiento de las depresiones de la Sierra tituladas Navacerrada y Fuenfria por medio de ligerisimos tanteos y desenterrando el famoso proyecto de Mister Ross, que alguien tuvo interés en proporcionarle, hizo el análisis de él en su dictamen que emitió en 29 de Junio de 1852 espresan-

do, sin otro fundamento, la inconveniencia de adoptar el paso por Guadarrama, que ni él ni nadie había estudiado todavía, y manifestando ser necesarios túneles de cinco cuartos de legua para franquear las gargantas de Fuenfría y Navacerrada, sin ganar en distancia, ni en las demás ventajas de trazado respecto al paso por el Puerto de las Pilas. Ante semejante informe que tan de acuerdo se hallaba con la opinión del Ministro de Fomento, redobló este sus órdenes para adelantar el primitivo proyecto; pero como aun no se había estudiado el paso por Guadarrama, insistió nuevamente Segovia, y á principios de Julio del citado año 52 se nombró una Comisión compuesta de los Ingenieros Sres. Arriete, Bausá y Madrid-Dávila con orden de examinar los pasos de la cordillera.

Hecho así, convinieron en las dificultades del trazado por Navacerrada y Fuenfría presentadas por Perea, pero aseguraron en su informe, dado en Agosto, ser fácil franquear el Guadarrama construyendo un túnel de 2 400 metros en la depresión de la Serranilla, y marcando por trayecto para llegar á su boca el valle del Manzanares, indicado por la naturaleza para ganar la sierra, penetrar en ella y pisar Castilla la Vieja. De esperar era, obrando en justicia, que en vista de ese informe se mandara continuar los estudios, hasta completarlos, tanto por Avila como por Segovia, formando una sola comisión de las dos que discutiera y decidiera científicamente cual de ambos trazados debiera preferirse; pero sin saber por qué se prescindió de la Comisión Arriete para hacer dicho estudio general comparativo y se nombró otra nueva indicada en parte por Avila, según entonces se dijo, compuesta de los Sres. Campo, director de la Escuela preparatoria, de los Ingenieros Faquinetto, Milla y Vazquez, ocupados el primero, en Gerona, el segundo en Cádiz y el tercero en Cuenca, y de los Sres. Perea y Retortillo dedicados al estudio por Avila.

Interin esto sucedia, D. José Salamanca, contratista de la línea, disgustado de tanta lentitud dispuso que los Ingenieros ingleses ocupados en la construcción de su ferro-carril de Almanza, formasen por su cuenta el proyecto de la primera sección de la vía del Norte. Así se realizó, y saliendo Mr. Green y sus Ingenieros desde la puerta de Bilbao y siguiendo el trazado indicado por los Sres. Arriete, Bausá y Madrid Dávila, faldearon la cordillera y subieron el Guadarrama hasta la Serranilla, estableciendo el paso de este sitio por medio de un túnel de 2700 metros, si bien habiendo reconocido antes la línea de Avila por Navalgrande y el Puerto de las Pilas, acerca de la cual dijo Mr. Green *que no debian perder el tiempo*. Desde la Serranilla encaminó este su estudio adoptando un trazado completamente nuevo por el Espinar, las Navas, y Villacastin á Arévalo.

Entretanto, adelantaba sus trabajos la Comisión Campo, dedicándose la mayoría de sus individuos á determinar el trazado inglés por Guadarrama á Arévalo, *sin acordarse para nada de la desgraciada Segovia*, siempre olvidada y postergada y dejando en el Puerto de las Pilas al infatigable Perea que

llevaba un año encerrado en aquellas gigantescas y enredadas montañas, empeñado en vencer las inmensas dificultades que ofrecía el terreno. Como ninguno de los Ingenieros había practicado reconocimiento alguno, ni hecho el menor tanteo en dirección de Segovia, reclamó esta Ciudad contra tan inmerecida injusticia, pidiendo que aún cuando fuera á su costa se nombrara uno que subsanara esa irregularidad, á lo cual se accedió por el Señor Beltran de Lis, Ministro de Fomento, encargando el estudio al ingeniero Madrid-Dávila que á la sazón se hallaba empleado en Guadalajara.

Después de tantos años de reconocimientos, de tanteos, de operaciones y estudios practicados en dirección de Avila por tan numerosos y diferentes ingenieros españoles é ingleses, *esta fué la primera vez que se mandó estudiar la línea de la desairada Ciudad de Segovia, y esta tambien la primera en que se principió á marcar su trazado*. Nótese esta circunstancia digna de llamar la atención de todo aquel que rinda culto á la razón, á la justicia y á la imparcialidad.

En agosto de 1853 se entregaron al Gobierno las memorias, planos y perfiles de tres trazados diferentes:

- 1.º El de Avila por el Puerto de las Pilas.
- 2.º El de Arévalo por Guadarrama.
- 3.º El de Segovia tambien por Guadarrama.

(Se continuará.)

SUeltos.

Arreglado ya el presente número hemos recibido el dictámen referente á la construcción de una línea férrea directa de Madrid á las provincias del Noroeste, emitido por la Sociedad económica de Amigos del País de Santiago, el que daremos á conocer en el próximo número.

Hemos tenido la satisfacción de ver que uno de los individuos de la Comisión nombrada para emitirle y que le suscribe es nuestro querido amigo y paisano, D. Vicente Gonzalez y Canales, Catedrático de Historia Natural de aquella Ciudad.