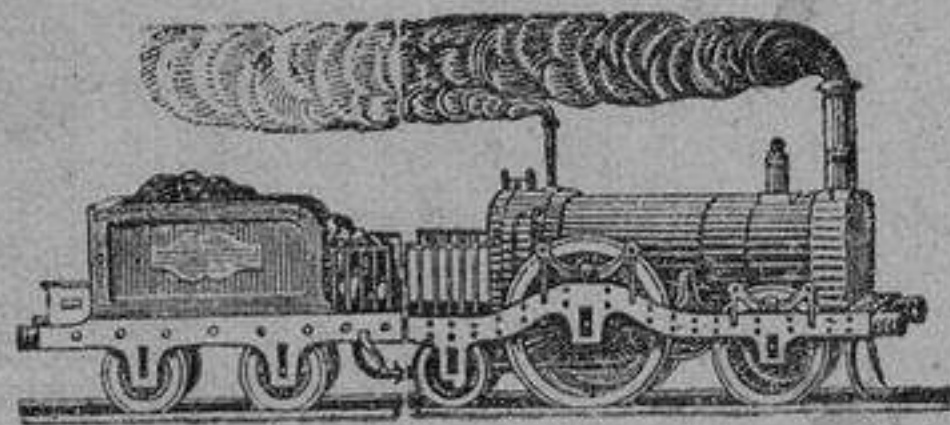


PROYECTO DE UN FERRO-CARRIL

ENTRE

LEÓN Y BENAVENTE.



LEÓN:

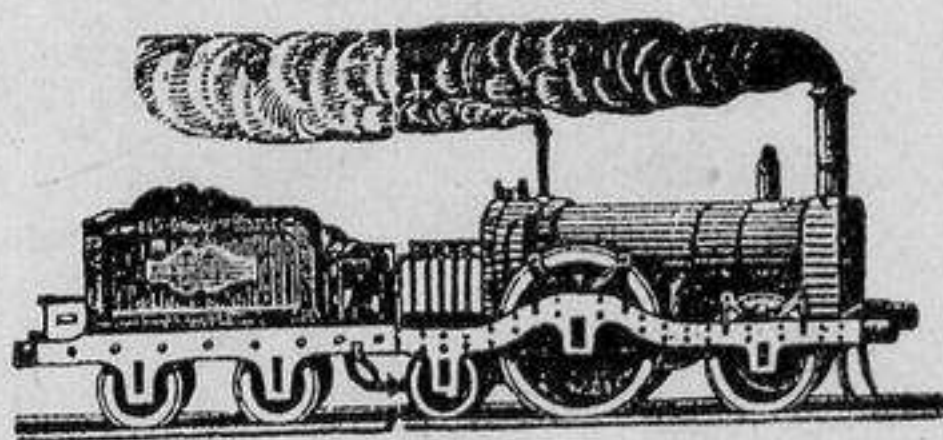
de los Herederos de Miñón.

1886.

PROYECTO DE UN FERRO-CARRIL

ENTRE

LEÓN Y BENAVENTE.



LEÓN:

Imp. de los Herederos de Miñón.

1886.

Empresas de esta naturaleza, no pueden llevarse fácilmente á cabo sin contar con el apoyo del país á quien interesa. Con objeto de recabar este, he hecho imprimir las *Consideraciones generales* correspondientes á la concienzuda Memoria descriptiva que está escribiendo el Sr. Cañas, para acompañar al proyecto del que es autor, y los números uno y dos de la misma, que se refieren respectivamente á el objeto del ferrocarril, y á la utilidad del mismo ó ventajas que proporcionará su construcción.

Una lijera ojeada sobre las páginas de este impreso, darán completo conocimiento de la importancia del ferrocarril de León á Benavente; y estudiando la carta que vá unida, de la parte Occidental de la Península, no habrá un momento de duda respecto á las aseveraciones que se hacen por el autor del proyecto, ni la habrá tampoco, para que aceptando este el Gobierno por lo que á gran parte de los intereses generales de la Nación afecta y haciéndolo suyo los Representantes de las Provincias y pueblos en la línea general interesados, le presten un decidido apoyo, hasta conseguir el anuncio para la subasta en las mismas condiciones en que ha de hacerse en su día la del resto de la línea interoceánica, ya en explotación en sus extremos Norte y Sur.

Dice así el Sr. Cañas en la primera parte de su Memoria;

Consideraciones relativas al proyecto en general.



Disposición dictada por el Gobierno.

Para cumplimiento de la Ley de 13 de Abril de 1864, fué expedida con fecha del día siguiente por el Sr. Ministro de Fomento, una Real orden disponiendo que, en el preciso término de dos meses y á consecuencia de la anarquía que desde el origen venía reinando en las concesiones de líneas de ferro-carriles, se redactara un ante-proyecto de la red de Caminos de hierro, oyendo á la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos y teniendo en cuenta los datos indispensables para ello; los que una vez reunidos, se sometería el proyecto al examen de una Comisión en la que estuviesen representados los diversos elementos sociales á que más principalmente hubiera de afectar el plan, oyendo, si pareciese oportuno, á los altos cuerpos consultivos del Estado, y verificando todos los trabajos con la actividad necesaria para poder

presentar el proyecto á las Cortes en la siguiente legislatura.

Nombramiento de la Comisión.

A consecuencia de la Real orden anterior, la Dirección general de Obras Públicas, nombró en 25 de Abril del mismo año, una Comisión de cuatro Ingenieros de Caminos, Canales y Puentes, para que se ocupase sin levantar mano, en determinar las líneas que habian de componer el plan general de ferro-carriles.

Los trabajos de esta Comisión que fueron remitidos á la Superioridad en 25 de Junio siguiente, sirvieron de base al ante-proyecto que redactó la Junta consultiva, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1.º de la Real Orden de 14 de Abril, y sobre ambos documentos versó la información prevenida en el artículo 2.º de la misma disposición oficial.

Informe de la Comisión de Ingenieros.

Pero antes de llegar á la mencionada información, cumple á nuestro objeto copiar lo que la Comisión de Ingenieros primero y la Junta Consultiva después, dijeron respecto de la red de ferro-carriles del Noroeste en general y de la que es objeto de este estudio en particular.

La Comisión de Ingenieros en su ante-proyecto página 29 dice así:

«Resta considerar los enlaces de la red del
»Noroeste con el Oeste y el Norte. Por la con-
»figuración de la región á que aquella corres-
»ponde, y cuya mayor parte está encerrada
»entre Portugal y el mar, basta una línea para
»establecer el enlace citado de un modo sufi-
»ciente. Es esta línea, la que continuando el
»ferro-carril de Cáceres á Zamora ó mejor dicho
»el de Cádiz á Zamora, vaya por Benavente á
»empalmar con el tronco general del Noroeste.
»Inútil es ponderar la importancia de este ferro-
»carril, que completa una gran transversal desde
»Gijón á Cádiz, atravesando Castilla, Extrema-
»dura y Andalucía.»

Empalme.

«El empalme podrá hacerse en León ó As-
»torga. Muchas y poderosas razones abogan en
»favor de los dos puntos; pero la Comisión ha
»creído preferible *por ahora* el segundo y así se
»indica la línea en el ante-proyecto. El empalme
»en León *acorta las comunicaciones* en la direc-
»ción del Norte á Mediodía y facilita más la
»exportación de los frutos de las provincias de
»Salamanca y Zamora. El de Astorga acorta la
»distancia del interior á Galicia y mejora nota-

› blemente las comunicaciones del Noroeste
› con el resto del país. Siendo la distancia de
› León y Astorga á Benavente próximamente
› la misma, el alargamiento que en cada uno de
› los dos casos tienen las direcciones citadas
› consiste en los 48 kilómetros que hay de León
› á Astorga. No hay *diferencia* en cuanto á la
› facilidad de los trazados. Difícil parece deci-
› dirse; pero la Comisión ha creído deber indicar
› en el ante-proyecto la línea de Zamora á As-
› torga teniendo en cuenta la cuestión de tiempo.
› La línea de León á Gijón es costosa y difícilí-
› sima y no se puede contar con que esté termi-
› nada antes de *ocho ó diez años*, hasta cuya
› época, sin ventaja para el tráfico de Norte á
› Sur, estará recargado el tráfico de Galicia con
› la mayor distancia. Las provincias de Salaman-
› ca y Zamora que harán seguramente su tráfico
› por Gijón, cuando la línea de Asturias esté
› *concluida*, tienen hoy la salida á Santander por
› líneas férreas construidas ó muy próximas á
› terminarse.»

«Parece pues lo más natural preferir *hoy* la
› dirección de Zamora á Astorga dejando para
› más *adelante* la construcción de un trozo de
› Benavente á León que podrá autorizarse y
› construirse en muy poco tiempo por la facilidad
› que ofrece el terreno, llegado que sea el *momento*

»oportuno. La línea de Zamora á Astorga por
»Benavente, no ha sido estudiada (hoy parece
»lo está), aunque según tiene entendido la Co-
»misión se haya concedido alguna autorización
»para hacerlo. Su longitud será probablemente
»de 110 á 120 kilómetros que podrán cos-
»tar 80 millones de reales.»

De este primer informe se deduce, que si en vez de entonces hubiera sido hoy llamada la misma Comisión á prestarle, hubiera desde luego propuesto y sin vacilación de ningun género la línea de Zamora á León, puesto que tenemos construido y en explotación el ferro-carril de León á Gijón.

El ante-proyecto de la Comisión de Ingenieros pasó á informe de la Sección 3.^a de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, la cual se encontró en completa conformidad no solo con el objeto especial, sino también con las bases principales y consideraciones que habían servido de fundamento á la Comisión para la formación de su ante-proyecto. En este estado el expediente pasó á la Junta plena, que después de examinarlo con la mayor detención en sesiones celebradas los dias 4, 5, 6 y 7 de Julio de 1864 acordó que la Junta formulase el suyo con arreglo á lo prevenido en el Reglamento para su gobierno.

Informe de la Junta consultiva.

Describiendo la Junta en su informe todas las redes de ferro-carriles de la Península, al llegar á la del Mediodía y opinar porque se incluya en el plan la línea de Huelva á la de Mérida á Sevilla dice (página 70).

«*La de Huelva por las minas de Riotinto á empalmar hacia Zafra ó los Santos con la línea concedida de Mérida á Sevilla.* El servicio de las minas de Riotinto que dan abundante materia que trasportar, y la circunstancia de formar parte de la gran transversal y hasta intermarítima que en el Occidente de nuestra Península ha de correr desde *Gijón por León, Salamanca, Béjar, Plasencia, Cáceres y Mérida á Huelva*, dan á juicio de la Junta suficiente fundamento á esta línea» etc., etc.

Y al tratar dicha Junta en su ante-proyecto de la red del Noroeste y su enlace con las del Norte y Oeste dice en la página 76.

Línea de León á Salamanca.

«Por último la de León á Salamanca cuya longitud será de 185 kilómetros y su coste de 129.000.000 de reales forma parte de la

» *gran transversal* de Occidente desde *Gijón* á
» *Huelva* como antes se ha indicado.»

Interrogatorio.

Al propio tiempo que la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos envió á la Superioridad su ante-proyecto, remitió también el interrogatorio á que en su concepto debía ceñirse la información; y por Real orden de 1.º de Agosto de 1864, se mandó abrir por el Ministerio de Fomento la información pública sobre los ante-proyectos del plan general de ferrocarriles, disponiendo al propio tiempo que varias Comisiones especiales de Ingenieros y los Ingenieros Jefes de las provincias y de Divisiones de ferrocarriles, emitieran informes sobre varias líneas que se les señalaban.

Nombramiento de la Comisión especial.

Reunidos todos los datos á principios de 1865 en la Dirección General de Obras públicas, se creó por Real decreto de 26 de Abril del mismo año, una Comisión especial que ocupándose en el examen de todas las informaciones, propusiese en definitiva el número y clasificación de las líneas que con las ya acordadas

hubiesen de constituir la red de Caminos de hierro de nuestra Península.

Acuerdo de la Comisión.

Esta Comisión acordó después de varias sesiones que, en conformidad á las ocho bases que estableció desde un principio para el mejor desempeño de su cometido, se agruparan en cinco clases las líneas que se propusieran para completar el plan de ferro-carriles, basando la división en las diferentes órdenes de necesidades á que satisfacen las vías incluidas en cada uno.

El 1.º, 2.º y 3.º grupo se componía de las líneas radiales, destinadas á mejorar las comunicaciones entonces establecidas con las costas y fronteras, con las capitales de provincia, especialmente las desprovistas de ferro-carriles y con los centros productores.

El 4.º grupo se refería á las líneas trasversales que tienen por objeto ligar entre sí grandes arterias, é influir en el mejor porvenir de las que hoy se hallan en explotación; y el

5.º grupo le formaban los ramales derivados de las líneas trasversales, cuya importancia estriba, ya en establecer nuevas comunicaciones internacionales, ya en servir á zonas productoras, ya en mejorar relaciones existentes.

En el 4.º grupo incluía la Comisión una línea desde Mérida por Cáceres, Béjar, Salamanca y Ledesma á Zamora cuya longitud es de 385 kilómetros y otra desde Zamora por Benavente á Astorga en longitud de 118 kilómetros.

Y en el 5.º grupo comprendía las de Huelva por las minas de Riotinto á la línea de Mérida á Sevilla; la de Ledesma por Vitigudino á la Fregeneda, y la de Benavente á León, que es objeto de este proyecto.

Estas tres líneas, dice la Comisión, son derivaciones de ferro-carriles trasversales y satisfacen á intereses muy atendibles.

«La primera, decía la Comisión, enlazará
»á Huelva con la transversal de Mérida á Sevilla,
»proporcionando un puerto de excelentes con-
»diciones á las provincias extremeñas y sirvien-
»do de paso para favorecer la explotación
»de cobres de Riotinto. Esta vía además es
»unión con la importante que debe correr á lo
»largo de la frontera de Portugal; de la de Za-
»mora á Benavente, que forma parte de la de
»dicha capital á Astorga, de la de Benavente á
»León que se propone y forma parte de este
»grupo y de la concedida de León á Gijón,
»completará un extenso Camino, que cruzando
»nuestro territorio de Norte á Sur, por la parte

» occidental de la Península, está llamado á pres-
» tar considerables servicios en un porvenir no
» lejano.»

» «El ramal de Benavente á León, sigue di-
» ciendo la Comisión, tiene por otra parte interés,
» por las mejoras que introduce en las comuni-
» caciones de muchas comarcas de España con
» Asturias; si á esto se agrega la facilidad que
» presentará su ejecución, bajo el punto de vista
» técnico, se comprenderán las razones que han
» impulsado á la Comisión á incluirlo en el plan.»

Orden de ejecución, página 237.

» «Del espíritu que domina en todas las con-
» sideraciones que se hacen en esta Memoria, y
» sobre todo del que ha guiado á la Comisión al
» elegir las líneas que en su concepto deben
» formar el plan, se desprende que, estas han de
» ser para el Gobierno las preferentes bajo el
» punto de vista, no solo de promover su ejecu-
» ción por los medios que estén á su alcance,
» sino también porque á ellas dedique un auxilio
» directo, á fin de procurar que se terminen den-
» tro del menor plazo posible, sin perjuicio de
» los demás intereses á que debe atender con
» especialidad.»

Este plazo lo fijó la Comisión en diez años

á contar desde que se hiciera la primera nueva concesión de líneas del plan.

Dictamen sobre las líneas pedidas en el interrogatorio.

Pasa después la Comisión á dar su dictamen sobre las diferentes líneas pedidas en la información abierta con motivo del plan, admitiendo unas y desechando otras; y al llegar á la red del Noroeste dice página 72 de la 3.^a parte;

«La vía de Zamora á Astorga se vé desde
» luego que ofrece la gran ventaja de facilitar
» las relaciones de casi toda España con Galicia
» y muy particularmente el cambio de productos
» de esta región con Andalucía, razones por sí
» solas bastante para motivarla. Pero si impor-
» tantes son los objetos señalados, no presenta
» menor interés el proporcionar á las provincias
» de Salamanca y Zamora la comunicación más
» directa con el puerto de Gijón, y el favorecer
» el comercio de Asturias con una gran parte del
» interior, ahora bien; es claro que el camino
» de Astorga no puede satisfacer á estas necesi-
» dades que quedarían completamente atendidas
» con un ferro-carril que desde Zamora se diri-
» giese por Benavente á empalmar con el tronco
» en León, hácia Palanquinos (estación situa-

»da entre esta Capital y Palencia á 18 ki-
»lómetros de la 1.^a) ó en otro punto inmediato.
»Atendiendo la Comisión á las razones que se
»han expuesto, á que las dos líneas férreas de
»Astorga y León podrán tener común el consi-
»derable trozo que media entre Zamora y Bena-
»vente y á la facilidad de ejecución del camino
»de este último punto á León, se decide á in-
»cluir en el plan, el de Zamora á Astorga y un
»ramal de Benavente á León, Palanquinos ú
»otro punto que los estudios demuestren ser
»más conveniente.»

»«El proyecto formado entre Zamora y As-
»torga, comprende unos 118 kilómetros y par-
»tiendo la traza de la Estación del primer punto,
»se dirige por Cubillos á subir la meseta divi-
»soria con el Esla; marcha luego casi recta-
»mente por cerca de Piedrahita de Castro, San
»Cebrián de Castro, Menganeses de la Lam-
»preana, Granja de Moreruela, Santovenia, Vi-
»llaveza del Agua y Barcial del Barco á cruzar
»el rio Esla cerca de Villanueva del Aroague,
»para llegar á Benavente á los 56 kilómetros
»del origen; después sube á la meseta ó páramo
»que separa los rios Esla y Orbigo, volviendo
»á descender insensiblemente y marchando pró-
»ximo á la carretera de 1.^{er} orden de Madrid á
»la Coruña, por cerca de la Torre del Valle,

» Pobladura del Valle, San Adrián del Valle,
» Saludes de Castroponce, Pozuelo del Páramo,
» Valcabado, Moscas, Cebrones del Rio, Regue-
» ras de abajo y de arriba hasta La Bañeza, cru-
» zando antes los rios Orbigo y Tuerto reunidos,
» y continuando luego también inmediato á la
» Carretera y á San Mamés, Palacios de la Val-
» duerna, Toral de Fondo, Toralino de Fondo,
» Riego de la Vega, Castrillo de las Piedras,
» Nistal y Celada hasta encontrar la estación de
» Astorga en el ferro-carril de la Coruña.»

« Del ramal de Benavente á León se indica
» un trazado que parece realizable, siguiendo por
» completo la margen derecha del Esla y aproxi-
» mándose á San Cristóbal de Entreviñas, Santa
» Colomba de las Carabias, San Miguel del Esla,
» Losdemanos, Bariones, Cimanos de la Vega,
» Villaquejida, Villamandos, Villarrabines, Alga-
» defe, Toral de los Guzmanes, Villademor de
» la Vega, San Millán de los Caballeros, Villa-
» mañán, Benamariel, Villalobar y Ardón para
» empalmar con el ferro-carril de Palencia, á
» León en Trobajo de abajo, á unos cinco kiló-
» metros antes de la 2.^a Capital.»

« El desarrollo desde Benavente hasta el
» enlace será de unos 63 kilómetros y la distancia
» de aquel punto á León unos 68, pero solo 63
» de nueva construcción.»

«Se terminará manifestando que el camino
»de Zamora á León se considera de tanto inte-
»rés como el de la misma Capital á Astorga, no
»*habiendo más razón* para tomar á este como
»tronco y á aquel como ramal, que la de que
»parece probable que el ferro-carril de la Coruña
»se termine antes que el de Gijón, siendo evi-
»dente que aquellos no adquirirán toda su utili-
»dad hasta que estos se exploten.»

Hemos creído conveniente transcribir los ilus-
trados dictámenes, respecto de la red Noroeste
de las tres Comisiones que han entendido en el
plan de ferro-carriles de la Península, porque
con ellos se demuestra la importancia que tiene
la línea de ferro-carril de León á Benavente
objeto de nuestro proyecto.

Pero antes de entrar en la descripción del
mismo, hemos de llamar la atención sobre lo
manifestado por las Comisiones que fueron con-
sultadas y hacer algunos comentarios y ciertas
consideraciones sobre el estado actual de las
cosas, porque no en balde han pasado veinte
años desde que aquellas emitieron sus dictáme-
nes hasta la fecha.

Comentarios.

La primera Comisión de Ingenieros juzga de alta importancia, *inútil de ponderar*, la gran línea transversal desde Gijón á Cádiz, atravesando los antiguos reinos de León, Extremadura y Andalucía, haciendo el empalme en León ó Astorga con el tronco del Noroeste.

Pero dá la preferencia por *ahora* dice, al segundo punto sobre el primero, teniendo en cuenta la «*cuestión de tiempo, pues que siendo*
» *dificilísima y costosa la línea de León á Gijón*
» *no se puede contar con que esté terminada antes*
» *de ocho ó diez años hasta cuya época sin venta-*
» *ja para el tráfico de Norte á Sur estará re-*
» *cargado el tráfico de Galicia con la mayor dis-*
» *tancia.*»

Desde entonces acá, han trascurrido veintidos años, casi un cuarto de siglo y como en el tronco principal ya se trabajaba y el ramal de León á Gijón se hallaba en estudio, la Comisión creyó como era muy natural, que este no se abriría á la explotación sinó diez años después que aquel. Pero no sucedió así; si nó que uno y otro, tronco y ramal, se abrieron á la explotación casi simultáneamente, ó sea con un año de diferencia, habiendo tardado Galicia veinte años

ó sea diez más que los que daba la Comisión para Asturias. Y no fué esto lo peor: si nó que estimando todas las Comisiones que las líneas incluidas en su plan podían y debían hacerse muy desahogadamente en diez años con subvención del Estado, han trascurrido más del doble de tiempo y la de León á Benavente ni aun se había estudiado hasta hoy, con lo que se ha dado lugar á que sucediera lo contrario de lo que todas las Comisiones creyeron; ó sea que el ferro-carril de León á Gijón se abriera al público antes de que se construyeran los de Benavente á León y Astorga.

La Comisión primera creía, pues, que por entonces (1864) debía llevarse el empalme de la gran transversal interoceánica por el extremo Norte á Astorga, *dejando para más adelante la construcción de un trozo de Benavente á León que podrá autorizarse y construirse en muy poco tiempo por la facilidad que ofrece el terreno llegado que sea el momento oportuno.*

Es decir, que la citada Comisión, creyendo buenamente que el plan de ferro-carriles se llevaría á su terminación en diez años, pues por algo se pedía y se consultaba á la Nación en masa en el interrogatorio que se dirigió á sus Ayuntamientos, Villas principales y Centros Civiles y militares, y que por consecuencia de ello

la gran transversal paralela á la frontera Portuguesa de Norte á Sur de la Península, habría de terminarse simultáneamente con la línea de Palencia á Ponferrada y Ponferrada á la Coruña, opinaba porque aquella empalmase en Astorga, y que cuando se abriera al servicio público el ramal de León á Gijón sería el *momento oportuno* de que el Gobierno impulsara la de Benavente á León que *acorta las comunicaciones entre el Norte y Mediodía y facilita más la exportación de los frutos de las provincias de Salamanca y Zamora.*

Ha llegado pues el momento oportuno. La línea de León á Gijón se halla abierta al público desde Agosto de 1884.

La de León á Benavente no solamente es fácil según opina la Comisión sino que es susceptible de construirse con mucha economía en los gastos de primer establecimiento y los de conservación han de ser de poca importancia relativa, asunto muy importante en este género de industria.

Después del plan de la Comisión de Ingenieros, viene la Junta Superior del Cuerpo con el suyo, y al tratar de la línea de Huelva, fija como se ha visto ya, la gran línea intermarina desde Gijón por León, Salamanca, Bejar, Plasencia, Cáceres y Mérida á Huelva, enlazando así los

centros mineros del Norte y Mediodía que tanto habrán de auxiliarse con la diversidad de sus explotaciones.

Después de las dos Comisiones anteriores, fué nombrada, como ya hemos visto, la Comisión llamada Especial, compuesta de las notabilidades de las ciencias, de la industria, del Comercio, de la banca y de la milicia, llamadas á resolver sobre los planes propuestos por los Ingenieros del Estado; y en vista de los seiscientos sesenta y tres expedientes é informes, producto del interrogatorio hecho al país y á sus centros administrativos.

Ya hemos visto el dictamen de esta Comisión respecto de la red del Noroeste y de la gran transversal que debe ir á León y Astorga para comunicar con el Mediodía las regiones del Norte y Noroeste de España. Hemos visto también que respecto de la línea de Benavente á León dice *«que la incluye en el plan por ser de grande interés para muchas comarcas de España y por la facilidad que presentará su ejecución bajo el punto de vista técnico.»*

Manifiesta además la Comisión, que del espíritu que la ha guiado en la elección de las líneas que fija en el plan, se desprende que han de ser para el Gobierno las *«preferentes bajo el punto de vista, no solo de promover su ejecución*

»por los medios que están á su alcance, sino que
»también porque á ellas dedique un auxilio di-
»recto á fin de procurar su terminación dentro
»del menor plazo posible.»

Más adelante dice la Comisión, como ya hemos visto, que si importantes son los objetos señalados para la línea á Astorga, no presenta menor interés el proporcionar á las provincias de Salamanca y Zamora la comunicación más directa con el puerto de Gijón y el favorecer el comercio de Asturias con una parte importante del interior. Por lo que atendiendo la Comisión á las razones que se han expuesto, á que las dos líneas férreas de Astorga y León, podrán tener común el considerable trozo que media entre Zamora y Benavente y á la facilidad de ejecución del camino de este último punto á León se decide á incluir en el plan el de Zamora á Astorga y un ramal de Benavente á León, añadiendo para terminar, que siendo de tanto interés el camino de Zamora á León como el de Zamora á Astorga, no tiene más razón para tomar á este como tronco y á aquel como ramal, que la de parecer probable que el ferrocarril de la Coruña se termine antes que el de Gijón, siendo evidente que aquellos no adquirirán toda su utilidad hasta que estos no se exploten (3.^a parte, página 74).

De cómo procedieron después de todo las Cortes y los Gobiernos.

Ocurrida después la revolución de 28 de Setiembre de 1868, el Gobierno provisional fué autorizado por las Cortes en la noche del 2 de Julio de 1870 para sacar á pública subasta con subvención del Estado, veinte y dos líneas de ferro-carriles; unas incluidas en el plan de que ya hemos hecho mérito y otras nó. Entre ellas se haya la de Zamora á Astorga por Benavente, y nó el ramal de Benavente á León. Es verdad que incluyeron líneas como la de Sabero al Burgo, de Lugo á Rivadeo, de Serín al puerto de Avilés, y otras que tienen muchísima menor importancia que la de Benavente á León.

Posteriormente y con fecha de 23 de Noviembre de 1877 se promulgó la Ley comprensiva del nuevo plan de ferro-carriles, en el que tampoco se incluyó la línea de León á Benavente tan preconizada por las Comisiones que concurrieron á la formación del plan general.

Y como por un lado nos sean perfectamente desconocidas las razones que hayan podido tener Cortes y Gobiernos, para no declarar comprendida en el plan general de ferro-carriles la

línea de León á Benavente aconsejada por todas las Comisiones, atribuyendo esta omisión más bien á un involuntario olvido, y como por otro, los tiempos han variado mucho y se han construido líneas que antes no lo estaban tanto en España como en Portugal, demostraremos en pocas palabras que ó nó ha de hacerse la gran transversal de Norte á Sur paralela y próxima á la frontera portuguesa, ó de hacerse tiene que seguir desde Benavente por León á Gijón.

Diferencias entre empalmar en Astorga con la red del Noroeste ó empalmar en León.

Sabido es que los puertos de mar, son los grandes mercados donde se cambian todos los productos del mundo. Así es que, de lo primero que trata una Nación, es de buscar la comunicación más corta y rápida que una sus centros productores con un puerto de mar.

Como centros productores lo son en grande escala las provincias de Extremadura y las de Salamanca, Zamora y León. Veamos pues el recorrido que en busca de un puerto de mar deben hacer las mercancías de estas provincias á partir de Astorga y León, suponiendo que como dice la Comisión del plan general, haya la misma

distancia entre Benavente y Astorga que entre Benavente y León.

De Astorga á la Coruña puerto más próximo de Galicia, hay 372 kilómetros; y de León á Gijón, puerto más próximo de Asturias 171. Diferencia en favor de Asturias 201 kilómetros.

Es decir que las mercancías tendrían una economía de 201 kilómetros pasando por León en busca de un puerto de mar, hacia Asturias, que pasando por Astorga hacia Galicia en busca de otro.

De Astorga á León hay 51 kilómetros; de modo que aun viniendo las mercancías desde Astorga por León á Gijón, tendrían 150 kilómetros menos de recorrido que marchando en la dirección de Galicia á la Coruña.

Demostrado que las ventajas del tráfico del interior con un puerto de mar están de parte de la línea de Benavente á León, y nó de la de Benavente á Astorga, demostraremos también que el tráfico del Mediodía y Oeste de España con las provincias del Noroeste no pasará por Astorga. Y como esta es la única razón que hoy habría para dar importancia á la parte de línea de Benavente Astorga, una vez aquello demostrado, veremos que no existe tal importancia.

En efecto; las producciones de Galicia que salgan en busca de los centros de consumo de

las regiones del Oeste y Mediodía de España no tomarán la dirección de Astorga, sino la de Portugal. Toda la provincia de la Coruña, la de Pontevedra y mucha parte de la de Lugo y Orense, tendrían comunicación más corta y directa con las provincias de Extremadura y Andalucía, por Oporto y Coimbra á Cáceres, Badajóz y Huelva que por Astorga, Benavente, Zamora y Salamanca. Y aun entre las dichas provincias de Galicia y la de Salamanca por Oporto, habría algunos kilómetros más de longitud que por Astorga; diferencia que puede ser nula si las Compañías de Portugal tienen ó ponen sus tarifas más favorables, á fin de llamar el tráfico de Galicia por sus líneas, como yá sucede en mucha parte con los viajeros.

Véase la carta que acompaña á este proyecto, copia de la publicada por la Dirección general de Obras públicas en su Memoria correspondiente al año de 1885 y se verá comprobado cuanto dejamos expuesto.

Tenemos pues, que la ventaja de la línea de Zamora por Benavente á Astorga, incluida en el actual plan de ferro-carriles, se reducirá á economizar para la parte Occidental de la provincia de León los 51 kilómetros que hay entre esta Capital y Astorga, y que la línea de Zamora por Benavente á León que no está in-

cluida en el plan vigente, es con la parte construida ya de León á Gijón, la que debe formar el tronco de la gran transversal intermarina, y la única que pone en comunicación directa á las ricas provincias del interior con un puerto del Cantábrico.

Y siendo esto cierto, cualquiera se preguntará la razón de semejante anomalía, y la razón es muy sencilla.

Explicación de esta anomalía.

Ya hemos dicho que los años no pasan en balde, y por consiguiente que no hay mejor maestro que el tiempo.

Cuando se formó el plan de ferro-carriles, ya hemos visto lo que sucedió; que se creyó poco menos que imposible hacer pasar una locomotora por el puerto de Pajares.

Se creyó más; se creyó que las líneas de Zamora por Benavente á Astorga y el ramal de Benavente á León que la Comision proponía al Gobierno entre otros para completar la red del Noroeste, se harían dentro de un plazo que no excedería de diez años ó sean en 1876 lo más tarde, y que la línea de Galicia se haría después, si bien mucho antes que la de Asturias, á causa de los obstáculos casi insuperables de esta.

En efecto; todo sucedió al revés de como se creía; porque no en vano se llama á España el país de los vice-versas.

La línea de Zamora á Astorga por Benavente, y la de este punto á León, no están ni empezadas, mientras hace tres años que se hallan en explotación las de Galicia y Asturias.

La mayor parte de la de Asturias se abrió al tráfico antes que la de Galicia, y solo esta en su totalidad, llevó algunos meses de ventaja al puerto de Pajares; ó sea á la totalidad de la línea de Asturias.

Ahora bien; las Cortes en 1870, estimaron en parte y en parte nó, lo que la Comisión especial estimaba en 1866; así es que incluyeron en el plan la línea de Zamora por Benavente á Astorga, y nó la de Benavente á León que dicha Comisión incluía; y en 1877 y 1878 las Cortes siguieron estimando lo que las soberanas de 1870, y autorizaron al Ministro de Fomento para sacar á pública subasta la línea de Zamora á Astorga por Benavente, aunque con ciertas restricciones, que sin duda han motivado el que esta línea no se haya empezado.

Pero desde 1866, 1870, 1877 y 1878 han pasado algunos años; se han construido líneas que antes no lo estaban, y ya se vé, clara y palpable la cuestión.



Hallándose construidas y en explotación las líneas de León á Galicia, y de León á Asturias, ya no caben ni las vacilaciones ni las dudas que asaltaron á las diversas Comisiones de aquellos años, como tampoco cabe el desconocimiento de lo que de hoy en adelante convendrá al país.

En aquella época las diversas Comisiones partieron de hipótesis que no resultaron ciertas, y las Cortes y los Gobiernos, siguiendo á las Comisiones se equivocaron igualmente.

Salvedad.

No pretendemos con lo que llevamos dicho, perjudicar en poco ni en mucho á la Ciudad de Astorga, que al fin y al cabo forma parte de la provincia. Todo lo contrario y tanto más, cuanto no abrigamos la pretensión ridícula de tener el poder suficiente para revocar una Ley. Lo que pretendemos es, favorecer más á Astorga, y al propio tiempo fijar la atención sobre un asunto que no se podía ver claro hace veinte años, pero que hoy se presenta á la vista con evidencia y claridad absoluta. Hecha esta salvedad, prosigamos.

Suposición.

Supongamos por un momento que se halláran construidas yá, las líneas de Zamora por Benavente á Astorga y el ramal de Benavente á León, y que el tráfico de Galicia con las provincias del Oeste y Mediodía de España, no tomára el camino de Portugal como dejamos indicado, si no que viniera siguiendo el tronco principal de la red del Noroeste hasta Astorga, para de aquí continuar por Benavente á Zamora, & & sin pasar por León.

Tendríamos, que economizaría dicho tráfico el recorrido de 51 kilómetros que hay de Astorga á León, si en vez de verificarse en Astorga hacia Benavente, lo verificára en León hacia el mismo punto.

Péro como los gastos de primer establecimiento ó sean los gastos de construcción del ferro-carril han de ser por lo menos un tercio mayores, ya que no una mitad más de Astorga, que de León á Benavente, y los gastos de conservación han de ser también mayores, por lo mismo que lo son los de construcción, por tener obras más importantes y terreno más accidentado, tendríamos para dar igual interés al Capital invertido en ambas líneas, que poner las

tarifas más elevadas entre Astorga y Benavente, que entre León y este último punto, y esta elevación de tarifas equivaldría con seguridad, si no superaba, al exceso de recorrido de los 51 kilómetros mencionados. Esto es perfectamente claro; pero lo que no lo es tanto para las personas que no hayan recorrido el terreno por ambos trazados, es si en efecto costará más la línea Benavente Astorga, que Benavente León, y para salir de dudas, no tendrán más que ver sus respectivos presupuestos.

Tenemos pues, que establecida la corriente del tráfico de las provincias del Mediodía y Oeste de España con las de Galicia por Zamora, Benavente, León, Astorga, &. no se perjudicaría en cuanto al coste kilométrico; y en cuanto al tiempo, sabido es que los 51 kilómetros de León á Astorga, se recorren en dos horas á lo más para las mercancías, y en una para los viajeros.

Solución.

Pero aún podrían conciliarse todos los intereses favoreciendo aún más á Astorga de lo que lo está con la Ley de subvención á su favor; y esta solución es la que para concluir, vamos á presentar á la consideración pública por un

lado, y por otro, á los facultativos y centros directivos de la Administración, llamados á informar sobre el proyecto que nos ocupa.

La solución consiste en considerar como tronco principal de la gran transversal interoceánica, la línea desde el puerto de mar de Gijón por León, Benavente, Zamora, Salamanca, Béjar, & hasta Huelva, Sevilla y Cádiz; y que Astorga se una por medio de un ramal con este tronco en Villamañán, pasando por La Bañeza.

La distancia entre Astorga y Benavente sin pasar por Villamañán, ó sea siguiendo la cuenca del Orbigo, será la misma que de León á Benavente, unos 70 kilómetros; y pasando por Villamañán, ó sea dejando la cuenca del Orbigo en La Bañeza y pasando á la del Esla en Villamañán, unos 85, diferencia 15.

El trayecto de Astorga á La Bañeza es de poco coste, no así el de La Bañeza á Benavente que absorberá las tres cuartas partes del presupuesto de Astorga y Benavente. Y el trayecto de La Bañeza á Villamañán es también muy fácil; de modo que con la tercera parte del presupuesto de Astorga Benavente, puede hacerse el ramal Astorga Villamañán; esta ventaja y la de poner en comunicación Villamañán y Valencia de D. Juan y todo el valle del Esla con Astorga y La Bañeza, bien merece en nuestro concepto

la pena de hacer el exceso de recorrido de los 15 kilómetros mencionados.

Construyendo la línea directa de Astorga Benavente, pierde Astorga, La Bañeza y Galicia, la comunicación con Campos, Valencia de Don Juan y Villamañán y todo el valle del Esla hasta Benavente, regiones muy importantes; y con nuestra solución, gana estas regiones y no pierde Benavente, Zamora &.

Además, toda la parte occidental de la provincia de Valladolid, que es la región más rica en vinos de Castilla la Vieja, se vendría á Villamañán por medio del ferro-carril económico proyectado hasta Valencia de D. Juan, que en este caso se prolongaría hasta Villamañán y con lo que dicha parte occidental de Valladolid quedaría perfectamente servida, y comunicada con La Bañeza y Astorga.

Tenemos por otra parte que el país recorrido por la línea León Benavente, es infinitamente más rico, tiene pueblos más numerosos é importantes, mejor terreno y mejores y más abundantes producciones que el obligado y señalado para la línea Astorga Benavente.

Solamente en vinos, el ferro-carril León Benavente toma la región de la vid en el mismo León, y no la suelta hasta terminar á los 70 kilómetros en Benavente.

La parte Astorga, Bañeza, Villamañán es también rica, no así Bañeza Benavente que carece de producciones y pueblos importantes.

Finalmente, La Bañeza, villa de tanta ó mayor importancia que Astorga, con especialidad en ferias y mercados, se pone por ferrocarril á menor distancia con la capital, León, por Villamañán que por Astorga. De La Bañeza á Villamañán, habría unos 20 kilómetros y de Villamañán á León 32, total 52 kilómetros. De La Bañeza á Astorga habría 25 kilómetros y 51 que hay de Astorga á León son 76. Diferencia en favor de Villamañán 24.

Tenemos, pues, en resumen que, Astorga lejos de perder con ir á Villamañán en vez de Benavente gana en comunicaciones con mayor número de pueblos importantes y lo propio le sucede á Galicia, y además los gastos de transporte de Galicia y Astorga á Benavente por Villamañán, serían menores que por la línea directa, por más que hagan algunos kilómetros más de recorrido, en atención á que los gastos de construcción de Astorga Villamañán Benavente, serán un tercio solamente del total de Astorga Benavente.

Asturias.

Todo el mundo sabe, que el principado de Asturias ocupa en la Península una faja de terreno larga y estrecha, que confina por el Norte con el Océano, por el Sud con la provincia de León en todo su ancho, por el Este con Santander y por el Oeste con Galicia.

Dividido dicho principado en tres partes que llamaremos Oriental, Central y Occidental, cuyos centros son Cangas de Onís, Oviedo y Cangas de Tineo respectivamente, es natural que los hijos más distinguidos del país, que son y han sido muchos en política, artes, ciencias y letras, hayan procurado y procuren poner á su provincia en comunicación la más directa posible con el resto de España.

Veamos pues por un momento, si con los ferro-carriles y carreteras construidas, en construcción y en proyecto en León y Asturias, los tres centros mencionados ó sea todo el principado, establecerá la corriente de su tráfico de un modo converjente hácia León para comunicarse con las provincias del Oeste y Mediodía de España por el ferro-carril de León á Benavente ó podrán tener dichos centros un camino más directo que no sea León.

Demostrado está, no solo en lo que llevamos dicho, sino con una simple ojeada sobre el mapa, que la parte central de Asturias ó sean Oviedo y Gijón, no tienen camino más directo para comunicarse con León, Benavente, Zamora, Salamanca, Extremadura, y Andalucía, que el ferro-carril proyectado entre dichos puntos. No insistiremos más por lo tanto sobre este particular.

La parte Oriental tiene en construcción muy adelantada una carretera que, partiendo del puerto de mar de Rivadesella vá por Cangas de Onís, Puerto seco de Pontón, Riaño hasta Sorriba, donde se divide en dos ramales, uno de los que se dirige á Sahagún, y otro á León.

Es pues esta carretera, la que pone en comunicación más directa la parte Oriental de Asturias con León.

Otra parte menos Oriental, ó sea la intermedia entre esta y la Central, tiene parte proyectada y parte en construcción de otra carretera desde el Campo de Caso, Puerto seco de Tarna, Lillo, Boñar y León.

Veamos la parte opuesta. La parte más Occidental es Cangas de Tineo. Esta villa importante de Asturias se une con León por dos carreteras. Una que desde dicho Cangas de Tineo vá por el Puerto seco de Leitariegos y Ca-

boalles, á Ponferrada, y otra desde dicho Caboalles se dirige á León directamente.

De Caboalles á Ponferrada, empalme con el ferro-carril de Galicia, hay 63 kilómetros y de Ponferrada á León por Astorga en ferro-carril 128, total 191.

De Caboalles, todo por carretera hasta León hay 87 solamente ó sea menos de la mitad. Aún suponiendo hecho el ferro-carril Astorga Benavente habría los 63 kilómetros de Caboalles á Ponferrada y 77 de Ponferrada á Astorga, en junto 140, de lo que se deduce que á la parte más Occidental de Asturias la conviene venir á León, como hoy lo verifican los coches y seguirán haciéndolo por más que se abra al público Caboalles Ponferrada.

La parte menos Occidental de Asturias ó sea la intermedia entre la Central y Occidental destinada á pasar la cordillera en busca de León por los Puertos de Somiedo, Balberán y Ventana, debe venir á buscar la carretera de León á Caboalles, para llegado á León, tomar la línea de Andalucía como hoy toman la de Madrid, rodeando cuatrocientos kilómetros nada menos.

Tenemos, pues, que todo el movimiento de Asturias, hoy más notable que el de Galicia, como lo demuestra el rendimiento de las líneas del Noroeste á pesar de ser Asturias casi la 3.^a

parte de longitud que Galicia, ha de venir forzosamente á León, en busca de las provincias del Oeste y Mediodía de España; economizando mercancías y viajeros cuatrocientos kilómetros por su ferro-carril á Benavente, que por Palencia, Madrid, etc., con lo cual dicho se está que este hecho solo, basta para que todo el que pueda, persona influyente ó acaudalada, debe contribuir á la construcción de esta línea que tantas ventajas ha de reportar á Asturias en particular y á las provincias que ha de recorrer en general, así como á los que en ella pongan capitales.

Demostrado cuanto deseábamos, pasaremos á poner de manifiesto el objeto del ferro-carril y sus ventajas; en cuyo trabajo á pesar de nuestra insuficiencia para ello, podrá verse, tal lo creemos, la grande importancia que tiene la línea de León á Benavente que proyectamos.

1.º Objeto del ferro-carril.

Tiene por objeto el ferro-carril de León á Benavente formar parte de la gran línea transversal intermarina entre Gijón y Huelva y enlazar la red de ferro-carriles del Noroeste con la del Norte en Zamora, y las del Oeste y Mediodía, contribuyendo á poner en comunicación

la más corta y directa unas con otras las provincias de Oviedo, León, Zamora, Salamanca, Cáceres, Badajóz, Huelva, Sevilla y Cádiz y las innumerables villas y pueblos de cada una de estas provincias.

Como esta gran transversal corre paralela y próxima á toda la frontera Portuguesa lindante con las provincias mencionadas, toca ó se aproxima á todas nuestras plazas fuertes fronterizas á aquel Reino, lo que es de altísima importancia en el caso de una guerra ó invasión por esta parte.

Todo lo que sea pues, contribuir á que se termine cuanto antes esta gran transversal, como contribuye la línea objeto de nuestro proyecto, debe patrocinarse y atenderse no solo por el Gobierno, sino que también por las provincias, municipios y centros fabriles y mineros interesados.

2.º Utilidad del ferro-carril ó ventajas que proporcionará su construcción.

ENORME ECONOMÍA EN LOS TRASPORTES.

Destinada nuestra línea de León á Benavente á formar parte de la gran línea transversal, su utilidad, aparte de la local entre León, Bena-

vente y pueblos próximos á la misma, está en relación con la que ha de proporcionar al país en general y á las provincias que recorre en particular.

La primera ventaja que proporcionará su construcción, será la de contribuir al acortamiento de las distancias entre las provincias de Galicia, Asturias y León con las del Oeste y Mediodía de España. Y este acortamiento es de importancia tal, que la sola circunstancia de no haberse realizado aún, basta para explicar los acontecimientos por que ha pasado la Nación desde 1866 en que se trabajó el plan de nuestros ferro-carri-les, hasta hoy, ó sean veinte años.

En efecto; el acortamiento es de muy cerca de *cuatrocientos kilómetros*; de modo que, los viajeros y mercancías cambiadas entre las populosas provincias indicadas, hace más de veinte años que vienen pagando un exceso de recorrido capaz de matar los viajes por ferro-carril y cualquiera industria que tienda á desarrollarse en las mismas.

Lo probaremos.

Arrancando de la Estación de León, tronco de la red del Noroeste y empalme del ramal á Gijón, tenemos hasta Huelva, según el plan de ferro-carriles y nuestro proyecto, las siguientes distancias:

	<u>Kilómetros.</u>
De León á Benavente según nuestro proyecto.	70
De Benavente á Zamora según el plan.. . . .	50
De Zamora á Mérida según el plan.. . . .	385
De Mérida á Huelva según el plan.. . . .	186
TOTAL.	691

Partiendo de la misma estación de León, cualquier viajero ó mercancía que deba ir á Huelva por ferro-carril, tiene que recorrer hoy las líneas y distancias siguientes:

	<u>Kilómetros.</u>
De León á Palencia según la kilometración oficial.	123
De Palencia á Madrid, comprendido el enlace de las dos estaciones de Madrid. . .	304
De Madrid á Alcázar de San Juan.	152
De Alcázar á Sevilla.	425
De Sevilla á Huelva.	75
TOTAL.	1079

RESUMEN.

	<u>Kilómetros.</u>
Distancia entre León y Huelva por los ferro-carriles puestos hoy en explotación. . . .	1079
Distancia entre León y Huelva por las líneas incluidas en el plan de ferro-carriles formando la transversal interoceánica.	691
DIFERENCIA.	388 ks.

Es decir, que los viajeros de 1.^a clase, vienen pagando de León á Huelva, segun tarifa, 38 pesetas más que lo que deberían pagar si se hubiese llevado á cabo el plan de ferro-carriles en esta parte.

Los de 2.^a 28 pesetas y los de 3.^a 17 pesetas, y esto sin contar los recargos, por ser comunes á todas las Compañías.

Esto respecto á viajeros; que en cuanto á mercancías, tenemos que las de 1.^a clase pagan 61 pesetas más por tonelada que lo que deberían pagar; las de 2.^a 52 y las de 3.^a 47.

Lo que todo el país pide.

Estos son los hechos; y los hechos son también, que la industria, el comercio y todo el mundo está clamando diariamente por la reducción de tarifas; porque es el único medio de aumentar el tráfico y con él la producción y el consumo, en virtud del principio elemental y bien conocido, de que la rebaja en el precio que cuesta satisfacer las necesidades de la vida, de cualquier orden que sean, aumenta el número de las que del mismo se satisfacen.

Sin embargo; las tarifas no se reducen; y si alguna vez en alguna Compañía se verifica, es por conveniencia de la misma, pero nunca en

la forma, extensión y condiciones que el país pide y necesita.

Satisfacción al país.

Pues bien; qué medio más sencillo puede hallarse, que el del acortamiento de las distancias, completando las redes de ferro-carriles conforme figuran en el plan de la Comisión especial de 1866, formado en virtud de largas discusiones y consultas al país?

Y si dijéramos que en la gran transversal que nos ocupa, estuviera por dar el primer golpe, y los gastos de primer establecimiento, de una importancia tal que no pudieran con ellos las solas fuerzas de las provincias y particulares interesados, auxiliadas con los recursos del Gobierno, como se han auxiliado otras líneas, habría alguna razón para rehuir los gastos. Pero no es así. La línea de Gijón á Huelva por León se halla construida en mucha parte; otra se halla en construcción y solo faltan 220 kilómetros entre León y Malpartida de los que deducidos los 70 del proyecto que nos ocupa, quedarían 150 de los 691 que cuenta la línea total.

Estos 150 kilómetros como los 70 de nuestro proyecto, son sumamente fáciles; por consiguiente, con un pequeño esfuerzo más, la

gran transversal será un hecho en muy pocos años.

Coste de las diversas líneas.

En los trabajos que precedieron á la redacción del plan de ferro-carriles, se estimó la longitud entre Zamora y Astorga en 120 kilómetros con un coste de veinte millones de pesetas.

Siendo de 70 kilómetros la longitud por nuestro trazado entre León y Benavente, y calculándose igual distancia entre Benavente y Astorga que entre Benavente y León, tenemos que, entre Zamora y Benavente habrá 50 kilómetros.

Costando veinte millones de pesetas entre Zamora y Astorga, tendremos ocho millones y algo más para Zamora Benavente y doce y algo menos para Benavente Astorga.

Contando igual número de kilómetros de Benavente á León que de Benavente á Astorga y habiéndose dicho que las facilidades de construcción son iguales para ambos trayectos, tendremos los mismos doce millones de pesetas de gasto para nuestro proyecto de León á Benavente.

Ahora bien; nosotros no tenemos á la vista el proyecto de Benavente á Astorga; por lo

cual no podemos compararle con el nuestro; pero desde luego podemos asegurar, que costará más aquella línea, por cuanto tiene un terreno más accidentado y más cursos de agua que atravesar con especialidad el río de Orbigo, mientras nosotros no pasamos río alguno ni grande ni pequeño. Pero supongamos que el coste es igual; y tendremos para León Benavente un gasto, de doce millones de pesetas, según las Comisiones que formaron el plan de nuestros ferro-carri-les. Y efectivamente, así parece debia ser por cuanto el gasto por kilómetro sale á 171.428 pe- setas, el mismo que poco más ó menos salió para la línea de Valladolid á Burgos, que forma parte del tronco del Norte y que recorre un terreno análogo al de nuestro proyecto.

Pues bien; tal como hemos proyectado nuestra línea de León á Benavente y sin faltar á ninguna de las condiciones técnicas impuestas á todo trazado de ferro-carril, antes por el contra- rio, siendo mejores que las de muchos que hoy se hallan en explotación, nuestro presupuesto no excederá de ocho millones de pesetas; por con- siguiente no tendrá derecho al máximo de sub- vención que es de 60.000 pesetas por kiló- metro; sinó á la cuarta parte del presupuesto ó sean 28.571 pesetas por kilómetro; menos de la mitad de aquel máximo.

Y esto que resulta entre León y Benavente resultará también entre Benavente y Zamora y Zamora y Salamanca, si bien entre Salamanca y Malpartida por Béjar, el coste será algo mayor, aunque no tan grande como se cree, por hallarse hoy el país en otras condiciones que hace veinte años.

Si pues con un gasto relativamente pequeño para obra de tan grande utilidad, podemos llegar á una economía en los transportes de la importancia que hemos visto, parece lo natural que por el Gobierno y el país representado en sus Diputados y Senadores, se considere como de primera importancia la trasversal que nos ocupa, y declarada desde luego comprendida en el plan de ferro-carriles la línea de León á Benavente para el beneficio de la subvención por formar parte de aquella, sacarla á subasta lo antes posible á fin de construirla en plazo breve.

Otra ventaja.

Otra de las ventajas que proporcionará la gran trasversal y por consiguiente la parte de la misma cuyo estudio presentamos, es la de que servirá para alimentar las líneas radiales de casi todas las redes, acrecentando su productos y ligando las grandes arterias existentes.

Y como ventaja particular á las provincias de León y Zamora, aunque de interés también general, tenemos que nuestra línea de León á Benavente, es la llamada á dar impulso y vida al gran canal de riego llamado del Esla y que tomando las aguas del rio de este nombre á 25 kilómetros de León recorre una longitud regable de 45 kilómetros hasta Benavente.

Este canal, construido con el fin de regar la feracísima vega del Esla entre Villamañán y Benavente, hace años que está terminado; tiene establecidos la mayor parte de sus canales secundarios y regueras; y cuenta con nueve saltos de agua, variando su caída entre cinco y diez metros, y establecidos frente á los pueblos y puntos más interesantes. Estos saltos representan una fuerza considerable, haciendo posible el establecimiento de nueve fábricas ó artefactos con motor barato.

La zona regable constituye doce mil hectáreas según la concesión, pero por falta de abonos y brazos, ó lo que es lo mismo de un ferro-carril, no es posible regar hoy más que mil hectáreas á lo sumo.

Representa, pues, este canal una gran riqueza que no puede desarrollarse sin el concurso de un ferro-carril, que como el de nuestro proyecto, pase próximo al canal como lo veri-

fica á distancia de menos de un kilómetro por lo general.

Con el ferro-carril, entrarían en las fábricas las primeras materias con la necesaria economía y con la misma saldrían los productos de la fabricación.

Los jornales son baratos en el país; porque la alimentación es abundante, barata y de primera calidad. La inteligencia, la laboriosidad y la honradez de sus habitantes es de primer orden; de modo, que con tales elementos, cualquiera industria tendrá vida, porque tendrá asegurada la colocación de sus productos, por consecuencia de ser obtenidos con tanta ó mayor economía que en parte alguna.

Ventaja para los vinos.

Otra de las ventajas que proporcionaría el ferro-carril objeto de nuestro estudio, es facilitar la salida de los vinos que en grande abundancia se cosechan en todos los términos de los pueblos que recorre desde el primer kilómetro hasta el último.

Reconocida es la importancia que la viticultura y la vinicultura tienen hoy en nuestra patria; importancia que ha de tomar mayores

vuelos si se la auxilia con tratados que promuevan la exportación de vinos en grande escala.

Hoy casi sin tratados, y sin caminos casi, y haciendo el transporte en carros, aumentan y toman tal desarrollo las nuevas plantaciones de vid, que en diez años espera cada viticultor de esta tierra duplicar su cosecha. ¿Qué será el día en que con los tratados, la red completa de ferrocarriles y carreteras, la mayor ilustración en los campos, efecto del bienestar, y la aplicación de la industria á la agricultura, todo se compenetre, todo se complete para una producción más abundante y más perfecta?

Sucedará, que de año en año aumentará el rendimiento de las cosechas, y que como hoy ya se vá viendo, cada año mejorarán los cultivos, no tan solo de la vid, sino que también de las demás producciones, disponiéndose el país á introducir otras nuevas, abandonando aquellas que por la competencia del extranjero ó por otras causas no le tienen cuenta.

En el solo cultivo de la vid, ¿qué diferencia se nota en este país hoy mismo, en clase y cantidad del vino, entre el viticultor que encontrándose desahogado de recursos aplica mucha parte de ellos al cultivo de la tierra, que aquel que por no estarlo tanto no puede verificarlo!

El vino en el Mediodía de esta provincia

de León, y provincias que le siguen, ha sextuplicado de valor de veinte años acá, y por más que mucha parte de esta ventaja quede nula por lo costoso de las comunicaciones, y la dificultad ó más bien imposibilidad de salir de los pueblos en los malos inviernos por ponerse intransitables los caminos, sin embargo, hay tal diferencia en cómo se cultivaba la tierra hace veinte años, á cómo se cultiva hoy, que este solo hecho hace predecir lo que será este país el día que cuente con un ferro-carril, y que disfrutando de paz larga y segura, pueda regularizarse la administración pública y privada.

Hoy sin ir más lejos y dentro de esta misma provincia de León sucede, que hallándose establecida la corriente del tráfico en vinos de Sud á Norte, desde la Capital en que dá principio el cultivo de la vid, los pueblos más próximos á ella son los que primero venden y con más estimación sus vinos por más que no sean tan buenos como los de más abajo; y á medida que se vá bajando, vá dificultándose la exportación, por más que exista una carretera; hasta el punto, que los pueblos del extremo Sud de la provincia consumen una gran cantidad, y por consiguiente un exceso de vino que seguramente no consumirán el día que tengan un ferro-carril. Pues si esto sucede en pueblos que disponen de

una buena carretera, calcúlese lo que sucederá en los que no cuentan más que con los caminos naturales ó primitivos.

Sucede también que el transporte de los vinos de la provincia de Zamora y de la parte Occidental de la de Valladolid, á Galicia, hasta Lugo y Coruña, se hace hoy como el siglo pasado, en carros por la carretera de Madrid á la Coruña. Parece lo más natural que estos vinos fueran á buscar su embarque en las estaciones de Zamora, Medina y Valladolid para continuar en ferro-carril á Galicia por Palencia, León, Astorga etc. Pero no sucede así; porque á causa del gran rodeo que deben hacer hoy en busca de Galicia por el ferro-carril, resulta un recorrido que hace más económico el transporte en carro por la carretera; y dicho se está con esto, que el vino se halla recargado en Galicia con un exceso de coste, que si no ha desaparecido debía hacerse desaparecer cuanto antes construyendo la línea objeto de nuestro proyecto.

Agricultura é industria.

Otra de las ventajas del ferro-carril, ha de consistir en el transporte económico de los muchos y buenos cereales, legumbres, tubérculos, linos y cáñamos que produce la zona que aquel

debe recorrer, dentro de la provincia de León; y á medida que llegue á las provincias de Zamora, Salamanca, Extremadura y Andalucía aquellas ventajas se duplicarán y centuplicarán sin género de duda alguna, porque si estas regiones del Oeste y Mediodía de España tienen estas producciones además de los vinos que trasportar al Norte, en cambio el Norte les llevará sus ganados, sus maderas, sus carbones vegetales y los minerales, entre los que se cuenta la verdadera hulla, el carbón llamado Seco y el antracitoso en abundancia tal, que es la primera cuenca carbonífera de España.

Hierro.

En metales, el hierro que como el carbón lo producen León y Asturias en cantidades fabulosas y en distintas combinaciones, ya en depósitos de inyección constituyendo exclusivamente su masa, ó bien acompañado de minerales de arsénico, plomo, cobre y manganeso y ya con más frecuencia en depósitos de sedimento formando capas é impregnando otras de arenisca y caliza, será objeto de un comercio activísimo.

Materiales de construcción.

Y esto sin contar con los materiales de construcción de que carecen las provincias del Mediodía y que abundan en León y Asturias formando cinco clases; material grueso ordinario como el granito, piedra caliza, areniscas y pizarras comunes con buena aplicación á edificios, muros, puentes, etc., etc. Material de ornamentación como el jaspe, mármol, pórfido y conglomerados finos, á propósito para el ornato de edificios, y alguno de ellos para pavimentos de lujo. Material de revestimiento, como las sin rivales pizarras de tejar en extremo apreciables para cubrir edificios, para pavimentos de almacenes y para defensa de obras hidráulicas. Materiales de cementación, como la cal, arcillas comunes y arenas propias para buenos morteros; y materiales industriales como el caolín, piedras y arcillas refractarias, conglomerados y tierras de modelaria, propias para el establecimiento de la mayor parte de industrias. Todo aunque en pequeño se explota hoy y se aprovecha en los estrechos límites presentes por el alto precio de los transportes, agravado en 52 pesetas por tonelada, término medio á las tres clases entre las provincias que venimos conside-

rando. Pero el día en que esto no suceda, no tiene limitación la cantidad que de aquellos materiales puede producirse.

Examinemos sin embargo si las materias citadas pueden constituir un comercio y por consiguiente desarrollar una industria fija y poderosa.

Las provincias del Oeste y Mediodía y aún del Sud de la misma provincia de León, carecen de casi todos los artículos mencionados. Así vemos en ellas, murallas y casas de tierra, y se toca con grandes dificultades para las construcciones de fábricas, puentes y demás obras de consistencia.

Ahora bien; continuando como hasta aquí, es claro que del mismo modo que hemos vivido podemos seguir viviendo; pero es el caso que el gran movimiento y fomento de riqueza que un ferro-carril lleva consigo, crea necesidades que es precisamente lo que constituye el bien general.

La gran transversal que nos ocupa y la línea objeto de nuestro proyecto que de ella forma parte, ha de dar vida á los canales de riego, ha de fomentar la agricultura y ha de desarrollar la industria; y no puede hacerlo sin los materiales que le faltan.

Las fábricas que se levanten sobre los

grandes saltos de agua del canal del Esla y de otros llamados á establecerse, no pueden construirse sin buenos materiales.

Las tierras y toda clase de fincas aumentarán considerablemente de valor al paso que se hace necesario edificar mucho; y este estado de fomento reclama utilizar las aguas para el riego cuanto sea dable y esto representa obras sólidas; el riego exige aumento de abono y por consiguiente de ganados; y esto necesita ampliación de construcciones. Tal estado llama á sí á la industria, y esta no puede desenvolverse sin materiales especiales. La agricultura y la industria desarrollan la actividad y el comercio; la agricultura produciendo las primeras materias, la industria elaborándolas y el comercio, intermediario entre las dos, llevando á la industria los productos de la agricultura que aquel devuelve á esta elaborados. El comercio, pues, necesita también construcciones ó sea almacenes.

Todo ello establece una gran concurrencia y circulación de viajeros y son necesarias nuevas construcciones para recibirlos, y este estado de trabajo y de producción, hace efectiva la riqueza, y la riqueza tiende al lujo y por consiguiente al consumo de las maderas de valor, jaspes y mármoles, muebles, porcelanas, objetos de cristal, de hierro, etc., etc.

Portes.

Estas consecuencias son tan legítimas y tan experimentadas ya, que no habrá quien las niegue; y el milagro para realizarlas no consiste más que en una cosa y bien sencilla por cierto, como sucede siempre que de cosas de alta trascendencia se trata; *en el valor de portes.*

¿Cómo se comprende si nó que en algunos centros productores de vinos se dé con mejor voluntad un vaso de este líquido al que pide agua, se manipulen los morteros con aquel en vez de esta y haya necesidad en buenas cosechas de derramar el vino añejo para envasar el nuevo, al propio tiempo que el jornalero montañés, el gallego y el asturiano no pueden adquirirlo?

¿Cómo se comprende si nó, que los pueblos productores de cereales ceben los cerdos con trigo, mientras que otros no muy lejanos se pasan las semanas sin probar ni aún el pan de centeno, contentándose con castañas ó maiz ya que no muchas veces con yerbas cocidas, como entre nosotros ha sucedido y sucede?

¿Cómo se explica si nó, que mientras en el Mediodía abunda el trigo y el vino y en el Norte los ganados, el habitante de allí se vé privado de

comer carne por su alto precio y el de aquí de comer pan de trigo y beber vino?

¿Es esto humanitario y propio de una Nación civilizada? Es esto propio de una Nación bien gobernada? Indudablemente que nó.

Competencia extranjera.

Y no es esto lo peor; si nó que así como hoy habrá cuatro ó cinco millones de españoles que no comen pan de trigo, algunos más que no prueban la carne y la mayoría que no bebe vino, al menos diariamente, mañana seremos todos los españoles los que no dispondremos de una peseta para adquirir estos artículos de primera necesidad.

Porque ya sabemos todos los que seguimos con alguna atención la marcha de la producción y el comercio de los pueblos, así como aquellos á quienes más directamente este comercio y producción afecta, que la actividad y la concurrencia americana, así como el incremento de los cultivos en la India Asiática van alcanzando tal predominio en la vieja Europa y con especialidad en sus naciones más atrasadas, que se teme llegue el día en que sea imposible toda explotación agrícola.

La producción del arroz, por ejemplo, vá

haciéndose imposible en España porque el del Indostán inunda ya los mercados, y en Méjico, en la República Argentina y otras regiones americanas se vá acentuando el crecimiento de su cultivo. Así es que los cultivadores valencianos están alarmadísimos, y piden disminución en los tributos, reducciones en las tarifas de trasportes por ferro-carril, establecimiento del crédito agrícola, etc., etc.

La fabricación de las féculas y almidones y como consecuencia de todo esto la destilación de alcoholes industriales, están llamados á adquirir crecimiento extraordinario en países en que los terrenos son baratos y las contribuciones apenas son conocidas; haciendo posible una notable economía en los gastos, sin que la distancia sea un obstáculo para que aquellos productos vengan á disputar á los nuestros la preferencia en algunos mercados, sobre todo en el litoral, porque cuestan los fletes menos de América á Europa que el transporte en nuestros ferro-carriles.

En carnes, sabido es que junto al tocino de producción nacional figura con ventaja el de los Estados-Unidos de América, y que la importación de productos frescos como la carne de buey, vaca, ternera y carnero, no es ya cuestión más que de perfeccionamientos en los bu-

ques de cala refrigerante para que sean utilizables en Europa.

Lo mismo puede decirse de otros productos; y si en el día aún exportamos vinos á América, dentro de algunos años cambiarán las corrientes por la extensión que van tomando los viñedos en el Nuevo Mundo.

Respecto al azúcar, la producción del Brasil toma proporciones que pueden llegar á absorber gran parte del Comercio.

De cereales ya sabemos que llega á nuestros puertos el trigo y maiz en competencia ya muy pronunciada; y que á consecuencia de su enorme producción, los Estados-Unidos y otros centros productores del extranjero hacen grandes depósitos y almacenan crecidas cantidades, acechando el momento en que una cosecha deficiente nuestra, los lance á nuestros puertos, imposibilitando el cultivo en España, como sucede ya con algunos otros frutos agrícolas.

En este mismo mes de Junio, entraron en un solo día en Barcelona ciento veinticinco mil fanegas de trigo, procedentes del Mar Negro, á 15 pesetas los 55 kilogramos, mientras que el Castellano se cotiza allí á 17 pesetas por el mismo peso.

Es preciso, pues, producir mucho, bueno y barato; porque al fin y al cabo los gastos de

producción tienen un límite en todas partes, que ha de cerrar la posibilidad de la concurrencia extranjera, á lo cual no es posible oponerse sino luchando con ventajas análogas.

Veamos estas por un momento; porque no quisiéramos extendernos demasiado en cosas tan sabidas, por más que dada su importancia, sea conveniente la insistencia en repetir las y propagarlas hasta el rincón más escondido de España, á fin de que de todas partes vengan fuerzas para aumentarlas.

América y otros países, nos llevan la ventaja del poco valor de la tierra y el poco peso que el fisco ejerce sobre los cultivadores, así es que la economía en los gastos de producción es considerable.

Entre nosotros, en años de cosechas regulares, más bien buenas, la fanega de tierra produce ocho de trigo. Estas ocho fanegas se distribuyen en dos para la renta, otras dos para las contribuciones, una para los gastos de cultivo, otra para la siembra y dos para el colono.

Tenemos pues para la renta y contribución un exceso que otros pueblos no conocen y para los gastos de cultivo otro exceso también, porque allí la industria se halla aplicada á la agricultura como aquí no lo está.

Para remediarlo y ponernos al nivel de es-

tos pueblos, es la primera condición indispensable renunciar á las revueltas mal llamadas revoluciones, que aquí ni hemos entendido ni entendemos; y haciendo que los Gobiernos tengan vida larga, darles tiempo para que gradualmente trasformen nuestro modo de ser económico que hace pesar la mayor parte del gravamen sobre la propiedad territorial, haciendo leyes que por un lado abaraten y regularicen las tarifas de ferro-carriles y por otro faciliten la construcción de otros muchos, que como el de que se trata, economice á mercancías y viajeros un exceso de recorrido y por consiguiente en los gastos de transporte, que puede dársele el dictado hasta de escandaloso.

América y los demás países, nos llevan la ventaja de tener establecidos y en buena marcha los bancos hipotecarios y agrícolas que hacen imposible la usura; mientras que aquí ésta abunda, aquellos son desconocidos y el hipotecario que tenemos no responde á las necesidades del país.

Necesitamos pues del crédito agrícola é industrial, para facilitar el acceso de los capitales á la industria y agricultura. No tenemos en España ni Bancos populares ni verdaderos Bancos agrícolas; la producción está ahogada por la usura, por el fisco y por mil causas diversas; la construcción de ferro-carriles se ha paralizado de una manera completa, dejando sin trabajo á una

gran masa de obreros y empleados que eran y son especialidades en este género de industria; y para remate de todo esto, la metalurgia y la construcción de material fijo y móvil de ferrocarriles que tantos brazos podía ocupar en España, se halla alimentando á los estraños, mientras que aquí nos ocupamos en jugar á la fábula de los conejos, entregándonos muy cándidamente á la rapacidad de los podencos Yankees y Sajones, que con su flema, su tranquilidad y sosiego, no interrumpidos por los siglos, inventan y desarrollan medios poderosos para engullirse á los pueblos, que como el nuestro, no se cuida para nada de lo que más le importa.

Y esto que más nos importa, es asegurar un dilatado reinado de paz, amada por el país, no por lo que es en sí misma, sino por los frutos que produzca.

Satisfechas las aspiraciones que sean legítimas en las clases mercantiles y productoras, previstos todos los inconvenientes que pueden resultar de actividades extranjeras más favorecidas que las nuestras, auxiliada la producción, no con protecciones ficticias ni de compadrazgo, sino con alivios que, sirviendo al propio tiempo de compensación para la Hacienda, desarrollen los intereses materiales del país, allí donde sea necesario y donde más urgente sea, las clases labo-

riosas serán sin género alguno de duda las más interesadas en el mantenimiento del Orden público.

Si pues el ferro-carril que nos ocupa, ha de contribuir á poner en comunicación la más corta á los centros productores de Extremadura, Salamanca, Zamora y León con el puerto de Gijón, ya pueden venir á este los cereales Norte-Americanos, que con sesenta pesetas por lo menos que los trigos de estas regiones han de tener de economía en la tonelada de transporte comparada con lo que hoy paga para ponerse por las líneas actuales en aquel puerto de mar, la competencia estará siempre de nuestra parte y más si los cultivadores mejoran sus medios de producción disminuyendo los gastos, y la Hacienda de su parte, efecto de un buen plan económico, descarga de algún peso la contribución territorial.

De este modo las provincias mencionadas tendrán asegurado el consumo de sus cereales y vinos en Asturias, parte de las provincias de León y Galicia y aún del extranjero, sin que los cereales y vinos norte-americanos puedan nunca competir con los nuestros, siendo el resultado final que toda perturbación social será imposible y que la paz interior esté asegurada.

Para terminar esta parte de la Memoria, indicaremos otro de los bienes que este ferro-

carril ha de traer al país; dejando otros muchos, porque reseñarlos todos sería tarea larga y superior a nuestras fuerzas, por no disponer de tan universales conocimientos como para ello se necesita.

Cultivo intensivo.

Este bien consiste en la transformación lenta, pero segura, del cultivo extensivo de la tierra tal como hoy se practica en intensivo; especialmente en aquellas zonas, que como la Vega de León á Villamañán y Villamañán á Benavente, disponen de canales como el del Esla, Bernesga y otros.

La provincia de León es según la estadística la 3.^a de las de España que riega más superficie de terreno y calcúlese la riqueza de que será susceptible esta provincia, cuando á pesar del gasto de agua que semejante extensión regada representa, aún le queda la necesaria para mover dos mil quinientos molinos harineros entre ellos bastantes fábricas de harina que la mencionada estadística dá para esta provincia, con una fuerza aproximada de diez mil caballos.

Pues bien; disponiendo como disponemos de un sobrante de agua considerable, no necesitamos más que abonos para ponernos á la

cabeza en riego de todas las provincias de España.

La conversión del cultivo extensivo en intensivo, ó lo que es lo mismo, el milagro para coger más trigo, patatas, garbanzos ú otro producto cualquiera en menos superficie de terreno, lo hace el agua y los abonos.

Supongamos que un pueblo tiene una parte de su término regable; pero como no dispone de abundancia de abonos, no puede cosechar solo en esta parte todas las patatas, trigo y legumbres que necesita ó le vendrían bien para vivir mejor; y se vé obligado á limitar el cultivo de la vid para coger un año sí y otro nó en la parte de secano del término, el suplemento de trigo, patatas y legumbres que necesita.

Pero este pueblo dispone de un ferro-carril que le pone en comunicación con las minas de fosforita de Logrosán, que es un excelente abono, que puede obtener á precio muy bajo una vez construida la gran transversal que nos ocupa. Este abono aplicado á la parte de regadío del término, es lo bastante para que coja el suplemento de cosecha que necesita en trigos, legumbres y tubérculos; y entonces puede destinar todo su terreno de secano al cultivo de la vid que tan buen resultado está dando.

La fosforita de Logrosán, es un compuesto

de fosfato y fluato de cal, ó sea un abono mineral de diversos colores y grados de transparencia. Las variedades compactas y térreas que más especialmente reciben el nombre de fosforita, forman depósitos en diferentes terrenos.

En Logrosán, villa y cabeza de partido judicial de la provincia de Cáceres, hay cerros compuestos totalmente de este abono mineral, que siendo tierra, es de fácil arranque, carga y transporte. Los ingleses hace muchos años que transportan para su país barcos llenos de esta sustancia y cuando á los ingleses les tiene cuenta llevarlo á Inglaterra, noñ parece que más fácil les será á los españoles.

El labrador de estas regiones vinícolas se resiste ya á extender el cultivo de la vid cada vez más, porque observa que poco á poco se vá quedando sin terrenos para el cultivo de los cereales, legumbres y patatas que necesita, al menos para su consumo. Podría sin embargo desechar este temor, porque valiendo bien el vino, con su valor se compra lo demás, y aunque un pedrisco, una helada, pudiera arrebatarle una cosecha de vinos, fondos le queden por aquella misma razón para poder resistir. Pero nó le aconsejamos este camino. Es mucho mejor que auxilie y ayude, si no puede con recursos, con su influencia moral á las empresas que traten

de poner á su pueblo en comunicación con el mundo civilizado por medio de un ferro-carril, y este agente le dará todas las soluciones para marchar bien en su industria y principalmente los medios de coger el doble de lo que hoy cosecha en trigo, legumbres y patatas en la mitad menos de terreno, que es lo que se llama cultivo intensivo.

Labores.

Otro agente hay necesario para el cultivo intensivo además del abono; y es la buena labor de la tierra. Esta buena labor se dá con los arados modernos y á ello ayuda también el ferro-carril, como á todo. Véanse algunos pueblos de esta provincia, Sahagún, por ejemplo, que hace algunos años disfrutan de una vía férrea. En este pueblo, y de este se vá propagando á otros radialmente, se emplea ya el arado inglés de vertedera y mancera doble, cuyo coste es de 40 pesetas en la Villa. Con este arado, las tres labores de alzar, binar y terciar, necesarias para la siembra, se reducen á poco más de una ó sea la de alzar y una ligera vuelta para la siembra. La primera labor la hace tan perfectamente este arado, que es innecesaria la segunda y por consiguiente hay una economía de tiempo y de di-

nero que es precisamente el factor que entra, como ya hemos dicho, en toda producción y que deben adoptar desde luego nuestros agricultores, como todas las demás que tiendan al mismo fin para poder hacer frente á la concurrencia de los productos extranjeros.

Cambio de productos.

No terminaremos este Capítulo sin indicar, porque más no es necesario, por ser bien conocidas, las ventajas mútuas que ha de reportar el ferro-carril de León Benavente en el cambio de productos de las provincias de Salamanca, Zamora y León con Asturias por de pronto y con Extremadura y Andalucía después.

La industria y el comercio alcanza tales vuelos en Asturias, que no cabe ya en el país y necesita desbordarse buscando las corrientes de mayor consumo y transporte más económico.

La gran fábrica de fundición y hierros de Mieres, compite en puentes metálicos, como hemos tenido lugar de verlo prácticamente, con las mejores del extranjero, y los obreros de esta fábrica, hijos del Principado por lo general, compiten también en el montaje de los puentes de hierro con los mejores de Francia, como son los de la casa Eiffel de París.

Otras muchas é importantes industrias tiene Asturias que no necesitan para desarrollarse más de lo que están, y lo están mucho, que los trasportes baratos y el contacto directo con el mayor número de líneas férreas de España, como lo estará el día en que se halle terminada la gran trasversal interoceánica.

Resumen.

Tenemos en resumen que, la construcción del ferro-carril de León á Benavente, disminuirá el trayecto de la trasversal intermarina entre Huelva y Gijón que resta por construir, quedando reducida á 150 kilómetros en su parte central, cuya construcción se facilita extraordinariamente hallándose por el Norte y Mediodía en explotación, extensiones considerables de la misma línea.

Que terminada esta gran trasversal, los viajeros y mercancías que por ella circulen, tendrán una economía en 1079 kilómetros de casi la mitad ó sea de 388, y que este casi desaparecerá, porque las tarifas han de ser menores que las de las líneas por donde hoy circulan aquellos viajeros y mercancías.

Es decir, que hoy para ir de León á Huelva hay que recorrer 1079 kilómetros, y

mañana que esté la línea transversal directa, este recorrido se reduce á 691 kilómetros, y si á esto agregamos tarifas más bajas que las de hoy, tendremos para mañana una reducción de la mitad del coste en el transporte de viajeros y mercancías.

Que contribuirá desde luego este ferrocarril, y apenas se terminen sus obras, á la alimentación de casi todas las líneas radiales de la Península, acrecentando sus productos y ligando entre sí las provincias del Noroeste, Norte, Oeste y Mediodía de España.

Que dará vida al gran canal de riego y saltos de agua, titulado del Esla, hoy muerto por la falta de un medio de comunicación fácil y rápido cual es el que un ferrocarril proporciona.

Que contribuirá al desarrollo de la industria y de la agricultura en todo el trayecto que recorre, y al transporte económico de los materiales de construcción que ambas necesitarán para desarrollarse.

Que como línea más fácil que la de Astorga á Benavente es susceptible de tarifas más reducidas, y que por consecuencia, llamará hácia ella la corriente del tráfico de líneas más cortas si bien más costosas en construcción y conservación.

Que contribuirá de una manera poderosa y

permanente á evitar que las producciones de la agricultura é industria extranjeras entren por nuestros puertos á precios más reducidos que los que aquí nos cuestan, con lo que evitaremos al propio tiempo la ruina de nuestra industria y nuestra agricultura, y con ella la muerte de la Nación, que no podrá vivir sino en medio de revueltas y trastornos.

Que los productos en carbones, hierros, carnes y otros muchos de la creciente industria asturiana, tan necesarios en las provincias del Mediodía, se trasladarán á esta región, á cambio de los cereales, aceites, vinos y otros propios de las mismas.

Que facilitará de una manera poderosa la exportación de los vinos que en grande abundancia se producen en toda la zona que recorre el ferro-carril de León á Benavente, abaratando los trasportes y haciendo que dicha exportación se verifique siempre que se quiera y por consiguiente en ocasiones oportunas, y no como hoy acontece, que cuando hay demanda de vinos no pueden estos salir de las bodegas en busca de embarque al primer ferro-carril, á causa de los caminos imposibles en las invernadas.

Y por último, que contribuirá poderosamente al mayor desarrollo de la tendencia que hoy se observa en la mayor extensión del cultivo

de la vid; á que esta se cultive mejor, aumentando así la cantidad y la buena calidad de los vinos; facilitando además la introducción de las máquinas y productos necesarios á la vinicultura, y estimulando á los habitantes del país á los viajes por la Península y el extranjero en busca de conocimientos en todos los ramos de la industria y del saber humano.

Otras muchas ventajas podríamos exponer además; pero como unas son consecuencia lógica de las anteriores, y para otras que no lo son, necesitaríamos extendernos demasiado, siendo por otra parte en concepto nuestro suficientes las expuestas para demostrar la grande utilidad de la línea objeto del proyecto, pasamos á describir el trazado para que se comprendan mejor los planos y perfiles que se acompañan y la manera como hemos procedido á fin de obtener la mayor economía en los gastos de primer establecimiento, base y fundamento de toda máquina industrial.

Hasta aquí la Memoria del Sr. Cañas, de la que no creo pertinente á mi objeto tomar más materiales, ya por corresponder los que siguen á la parte técnica del proyecto, ya también por parecerme suficientes los que doy á

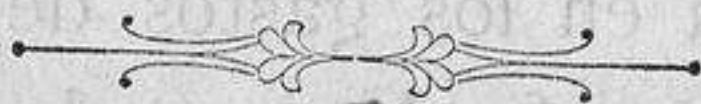
conocer para que se comprenda la utilidad del ferro-carril que me viene ocupando.

Al público y á los poderes constituidos toca ahora juzgar de esta utilidad con los hechos; que de ser favorables, será la única recompensa á que aspiro por mi iniciativa en el asunto; y si fuesen adversos tendré el sentimiento consiguiente, pero nó el pesar de haberlo intentado.

León 24 de Junio de 1886.

Cayo Balbuena

López.



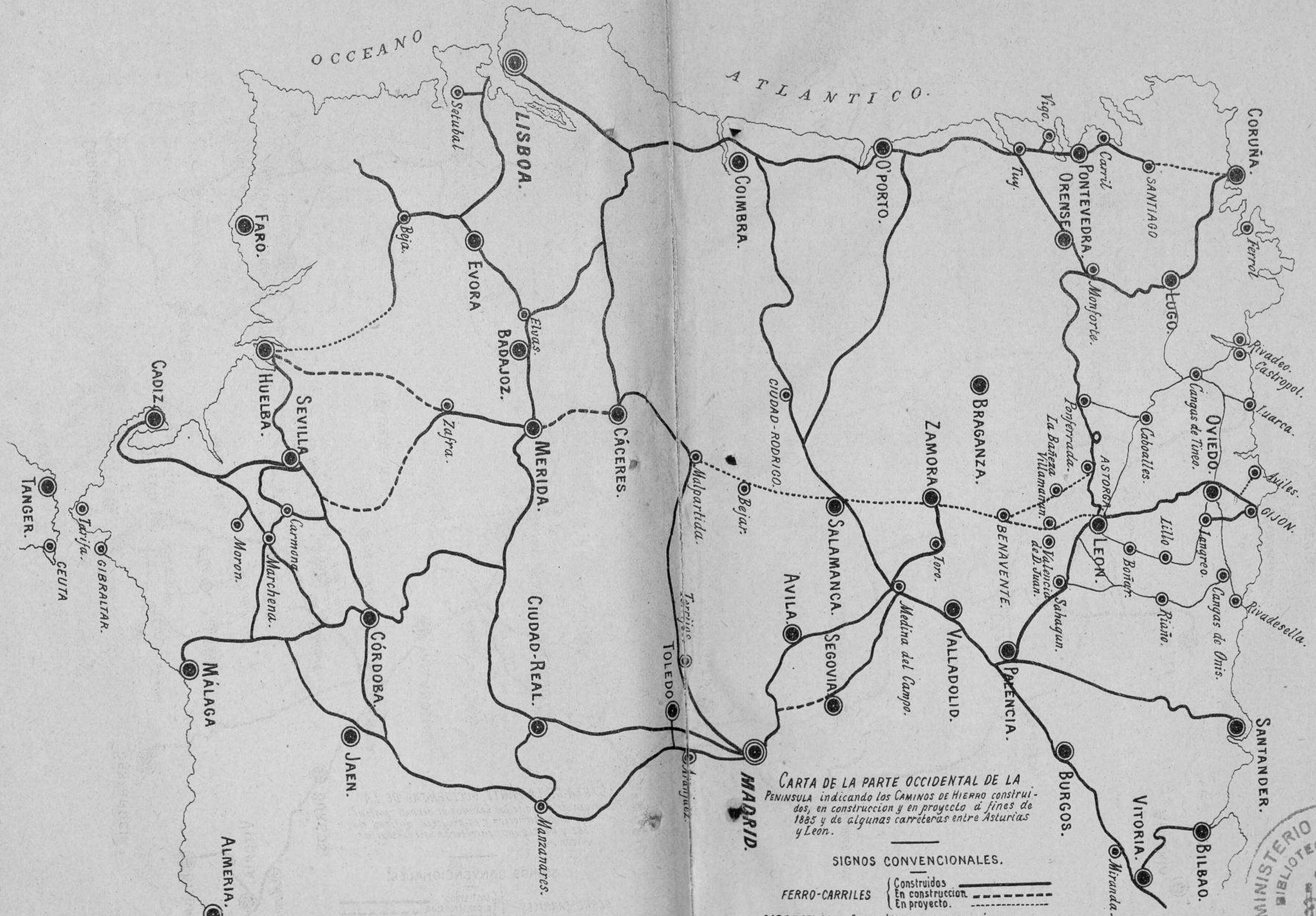
INDICE



	<u>Páginas.</u>
Disposición dictada por el Gobierno.	1
Nombramiento de la Comisión.	2
Informe de la Comisión de Ingenieros.	2
Empalme.	3
Informe de la Junta consultiva.	6
Línea de León á Salamanca.	6
Interrogatorio.	7
Nombramiento de la Comisión especial.	7
Acuerdo de la Comisión.	8
Orden de ejecución.	10
Dictamen sobre las líneas pedidas en el interro- gatorio.	11
Comentarios.	15
De cómo procedieron después de todo las Cortes y los Gobiernos.	20
Diferencias entre empalmar en Astorga con la red del Noroeste ó empalmar en León.	21
Explicación de esta anomalía.	24
Salvedad.	26
Suposición.	27
Solución.	28
Asturias.	32
Objeto del ferro-carril.	35
Utilidad del ferro-carril ó ventajas que propor- cionará su construcción y enorme economía en los trasportes.	36

Lo que todo el país pide.....	39
Satisfacción al país.....	40
Coste de diversas líneas.....	41
Otra ventaja.....	43
Ventaja para los vinos.....	45
Agricultura é industria.....	48
Hierro.....	49
Materiales de construcción.....	50
Portes.....	53
Competencia extranjera.....	54
Cultivo intensivo.....	61
Labores.....	64
Cambio de productos.....	65
Resumen.....	66





CARTA DE LA PARTE OCCIDENTAL DE LA PENINSULA indicando los CAMINOS DE HIERRO construidos, en construccion y en proyecto a fines de 1885 y de algunas carreteras entre Asturias y Leon.

SIGNOS CONVENCIONALES.

FERRO-CARRILES { Construidos —
 En construccion - - -
 En proyecto.

CARRETERAS — Construidas y en construccion.

Escala 1: 4.000.000



