

A  
34







M 1112

A.T.A

1094

Sancho el Sabio

# FERRO-CARRIL



## DE BILBAO A TUDELA

POR

Vitoria ó Miranda

DE EBRO.



VITORIA:

IMP., LIT. Y LIB. DE IGNACIO DE EGASA, AÑO 1857.



BRAZO-GRANDE  
DE MIRAO A TUDER

1801

aniversario de natal

DE BRAZO



LIBRERIA

ESTABLO DE LIBRERIA DE BRAZO Y TUDER

## FERRO-CARRIL DE BILBAO Á TUDELA POR VITORIA Ó MIRANDA DE EBRO.

Antes de elegir el Gobierno y las Córtes, una de estas dos direcciones, deben examinarse los diversos proyectos, bajo los seis aspectos siguientes:

- 1.<sup>o</sup>—*Los trasportes.*
- 2.<sup>o</sup>—*La industria y el comercio.*
- 3.<sup>o</sup>—*La administración pública.*
- 4.<sup>o</sup>—*La defensa militar.*
- 5.<sup>o</sup>—*La generalidad de los intereses públicos.*
- Y 6.<sup>o</sup>—*La economía en la construcción.*

Y adoptar despues, la dirección que sea mas conveniente, despreciando rivalidades y exigencias de localidad.

### I.

#### TRASPORTES.

La base de todo ferro-carril son los transportes —Faltando estos, se arruinaría la empresa constructora sin beneficiar á nadie. —Aumentar los trasportes, es asegurar las ganancias de los empresarios y fomentar la riqueza pública.

En la linea de Bilbao á Miranda por la peña de Orduña, ni en un viajero, ni en una libra de mercancías, aumentarán el convoy en las 18 leguas que se corra desde el Nervion hasta Miranda de Ebro, porque pasa por un territorio inhabitado y esteril.

Ademas de no aumentar en este viaje los trasportes, en una extension tan grande, disminuirán en un 40 p.  $\frac{1}{2}$  las salidas ordinarias de Bilbao, porque todos los viaje-

ros y géneros que se han de trasladar á los pueblos de Vizcaya y Guipúzcoa, tendrán que seguir los caminos reales, y lo propio sucederá con la mayor parte de los que yengan á Alava y Alta-Navarra.

Por el contrario, si la línea viene por Vitoria, sea por Ubidía ó por Durango, los convoyes tendrán, al salir de Bilbao, un 40 p $\frac{2}{3}$  mas de trasportes; estos trasportes se aumentarán en un 20 p $\frac{2}{3}$  antes de llegar á Vitoria, recibirán aquí un refuerzo de un 40 p $\frac{2}{3}$  con los viajeros y géneros que marchen para la Rioja, Tudela y Aragón y al llegar á Miranda, serán duplicados los convoyes, que si fueran directamente de Bilbao por la peña de Orduña.

En el viaje de Tudela á Bilbao, es mas sensible esta diferencia.—Cuando menos un 50 p $\frac{2}{3}$  de los trasportes de Aragón, Navarra y Rioja, habrán de quedar en Miranda, por venir destinados á Alava y parte de Guipúzcoa y Vizcaya.—El aumento que reciba en Miranda será nulo, y luego le faltarán los trasportes de Vitoria y pueblos del tránsito por Vizcaya, que ascenderán á otros 40 p $\frac{2}{3}$ ; y habrá que conducir por las vías ordinarias.

En los intereses de Bilbao y de la sociedad que construya el ferro-carril de aquella villa á Tudela, está el llevarlo por Vitoria, para duplicar los trasportes, y por consiguiente las ganancias; las cuales serían fabulosas sino se realizara la linea del Norte, pues entonces por la de Bilbao á Tudela por Vitoria, se comunicarian las tres provincias vascongadas, con la Francia y Europa, por Pamplona, y con la Península y Madrid, por Zaragoza.

## II.

### INDUSTRIA Y COMERCIO.

Los trasportes son el barómetro que marcan la industria y el comercio de un país.

Con esto queda probado que, de Bilbao á Miranda por la peña de Orduña, no existe foco ninguno industrial y mercantil, una vez que nada hay que trasportar.

Al contrario sucede de Bilbao á Miranda por Vitoria. De Bilbao se surten de cacao, azúcar, café, abadejo y otros varios artículos Vitoria y la provincia de Alava y parte de los pueblos de Navarra, Guipúzcoa y Vizcaya, que traerían estos géneros por el ferro-carril de Vitoria, sea por Durango ó por Arralía.

La acreditada fábrica de fierro de Bolueta, vende también sus productos á las poblaciones citadas, y lo mismo sucede con otras fabricaciones Bilbainas.

Las ferrerías, claveterías y fraguas más importantes de Vizcaya, espenden en la propia dirección sus artefactos y primeras materias, y lo mismo acontece con los pescadores y ganaderos del Señorío. Tan solo en el mercado de Vitoria, se venden anualmente mas de 56.400 cabezas de ganado vacuno que valen 50 millones de reales. De estos ganados, unos van á Vizcaya á cebar, y los gordos que de allí vienen, después del consumo alavés, se llevan los sobrantes á Navarra, Rioja, Castilla, Aragón y Cataluña.

De Bilbao se trae á Álava el carbon de piedra que, alimenta las nacientes máquinas de vapor en su totalidad, y en gran parte los acreditados talleres de coches, galerías, y camas de fierro; y las grandes fábricas de fierro de Araya, Maestu y otras varias ferrerías.

De Somorrostro viene también la mena que, mezclada con la del país, da ese temple tan precioso á los hierros de las fábricas y ferrerías de Alava.

Las fábricas de curtidos de la provincia de Alava, adquieren en Bilbao, los cueros Indios, las grasas y otras materias.

Las maderas extranjeras y de América, que sirven para los muebles de lujo, y para la construcción de casas, cuyo consumo crece notablemente de dia en dia en Vi-

toria, se trasportan desde Bilbao.

De Vitoria y Alava, se llevan á Vizcaya grandes cantidades de trigo y demás cereales, y se surten de pan elaborado á varias poblaciones.

Las acreditadas fábricas harineras de Alava, existentes en Abechuco, Manzanos, Escalmendi y Salvatierra, no tienen otro punto de salida para el extranjero y Ultramar, que el de Bilbao.

Las ricas y abundantes minas de asfalto de Maestu, en cuyas oficinas se ha gastado mas de un millon de reales, y las de otros productos que encierra el suelo Alavés; tampoco tienen otro puerto para su salida del Reino, que el de Bilbao, después de haber abastecido esta plaza y los pueblos de Vizcaya.

Los seculares montes Alaveses, proveen á la construcción naval de Bilbao, de los robles mas gigantescos, y es innumerable la tablilla de haya que para la tonelería se extrae con igual destino.

Las ferrerías Vizcainas, y hasta la misma fábrica de Bolueta, se alimentan de los carbones de los montes de Alava y de la Alta-Navarra.

Todas estas industrias, todo este comercio, que crece de dia en dia, desaparecería, si el ferro-carril se llevára desde Miranda á Bilbao por la peña de Orduña, en vez de traerlo por Vitoria.

Ademas se privaría á las fábricas de harinas, de tegidos de algodón y de armas, de Mondragon, Vergara, Eibar, Elgoibar, y Placencia; á las ferrerías y claveterías de Guipúzcoa y Vizcaya; á los establecimientos de baños de Aramayona, Santa Agueda, Arechavaleta, Elorrio, Cestona y Alzola; y á los pequeños puertos de la costa cantábrica, el acercarse á la vía-ferrea.

Lo que ganarían las tres provincias Vascongadas, la Alta-Navarra, y el mismo Bilbao principalmente, con la dirección de Vitoria; es incalculable, como son incalculables los perjuicios de la linea por la peña de Orduña.

Y para el caso de que, por sucesos lamentables que nadie puede prever, se abandonará ó aplazará la línea general del Norte, las utilidades de la tierra vascongada, ó su ruina mas completa, dependerían de que el ferro-carril de Bilbao enlace ó no con la ciudad de Vitoria.

### III.

## ADMINISTRACION PÚBLICA.

No será perfecta la administración pública, mientras que las comunicaciones de los pueblos entre sí, y principalmente con los centros donde residen las primeras autoridades, no sean rápidas y fáciles.

Siendo Vitoria la residencia de la Capitanía general con todas sus oficinas, de la Intendencia y de los Tribunales Militares así ordinarios como especiales de Artillería é Ingenieros; en Vitoria se centralizan los negocios gubernativos, económicos y judiciales de todos los aforados de guerra de las tres hermanas.—Si el ferro-carril de Tudela no pasara por Vitoria, los aforados de guerra y demás interesados en negocios militares de Vizcaya y Guipúzcoa, se verian mal servidos.

Siempre que se ha tratado de uniformar las divisiones territoriales, dando unidad á los departamentos militares, civiles, judiciales y eclesiásticos, se ha fijado á Vitoria, como punto de residencia de todas las autoridades superiores del territorio Vascongado.

Lo es ya de hecho en la parte militar.

En el Concordato, se establece en Vitoria una silla episcopal, para las tres provincias.

En los diversos proyectos de ley sobre organización de los tribunales, se fija siempre en Vitoria un Tribunal Superior, para Alava, Guipúzcoa y Vizcaya.

Y cuando se ha tratado de arreglar los Gobiernos ci-

viles, se ha colocado en Vitoria, el que habia de estar al frente del pais Vascongado.

Todas estas mejoras administrativas; han de realizarse en breve, y seria grave imprudencia, que el Gobierno y las Cortes, al demarcar la direccion del ferro-carril de Tudela, no las tuvieran presentes.

Las órdenes de las Autoridades de todas clases, y sus relaciones con sus administrados, exigen que el ferro-carril pase por Vitoria.

Desde este punto, centro de la linea del Norte y de Tudela, se comunicarian con facilidad suma, las Autoridades con sus administrados, y estos con aquellas.

De aqui resultarian ventajas para la Administracion publica, y lucro cuantioso para la empresa, que realice la linea de Tudela á Bilbao.

Privar á las Autoridades de Vitoria de esta linea, seria lo mismo que privar á un hombre de uno de sus dos brazos, si el ferro-carril del Norte se realiza, y de ambos, si por acontecimientos imprevistos se suspendiera, ó al menos se retrasara obra tan importante y colosal.

#### IV.

### DEFENSA MILITAR.

Tan insensato como seria el banquero que dejase su caja sin cerrar, sera la nacion que abandone y olvide la defensa de su independencia, que es su mayor tesoro.

La Espana solo tiene que guardar una frontera, pero esa con vigilancia suma, porque tras ella habita el pueblo frances, que es el mas belicoso, conquistador y aventurero del mundo.

Parece que la providencia, para conservar la independencia de Espana, colocó en los limites del vecino imperio, los pueblos mas valientes, y los montes y ríos mas propios para evitar una invasion extranjera.

Tres son las líneas de defensa militar, marcadas por la naturaleza, en la frontera Vasco-francesa, y Vitoria es el centro de ellas.

La 1.<sup>a</sup> línea, la forman el Bidasoa y las diferentes cordilleras de montes situadas dentro de aquel río, en la provincia de Guipúzcoa.

En el caso de una invasion francesa, sirviéndose del telégrafo y de los ferro-carriles, el Capitan General, de las provincias Vascongadas, residente en Vitoria, volaría á la defensa de Guipúzcoa, llevándose las tropas y jóvenes de Vizcaya y Alava.

Si la linea de Tudela fuera por Miranda y la peña de Orduña, sería imposible recoger y conducir las tropas y juventud de Vizcaya, con la celeridad indispensable, y el capricho actual de los Bilbainos, se lloraría, despues que fuera causa de una derrota en las fronteras, y de la perdida de la libertad de la patria.

Franqueada por los invasores la 1.<sup>a</sup> linea de defensa; los Españoles se retirarian á la 2.<sup>a</sup>, ó sea á las montañas de Arlaban, y demas que sirven de límites á las provincias de Guipúzcoa, Alava, Vizcaya y Navarra. Estas posiciones son mas poderosas é inaccesibles que las primeras, y constituyen la principal barrera, como lo demuestra la historia Militar de España.

Las reservas que habrian quedado en Vizcaya y Alava, y las fuerzas auxiliares que podrian llegar del interior, harian la mas enérgica defensa en la linea de Arlaban, sirviendo la ciudad de Vitoria de punto de apoyo y centro; y los ferro-carriles del Norte y de Bilbao por Arratia ó Durango, de robustos brazos para trasportar las fuerzas y municiones, á los puntos mas amenazados, con la celeridad del rayo.

España seria impenetrable, para la Francia, con las montañas de Arlaban y demas citadas, y los ferro-carriles paralelos á aquellas montañas y detras de ellas, laminando sus faldas, desde Bilbao á Pamplona.—Tiene mas

grande importancia esta cuestión militar, y es más nacional, que la de los Alduides —Allí solo se trata de abrir un postigo, mientras que aquí, equivaldría a allanar las cordilleras pirenaicas, en toda la extensión de Bilbao a Pamplona, el retirar la línea de Vitoria a Miranda.

El Ebro, es la 3.<sup>a</sup> y más débil defensa de la frontera del norte de la Península; y sin embargo, si el proyecto de los Bilbainos se adopta, después de salvado el Bidassoa por el ejército invasor, habrán de retirarse nuestras gentes de armas hasta Miranda, abandonando, sin resistencia verdadera, los montes de Arlabán y la ciudad de Vitoria.

En la hipótesis de que se abriese el paso de los Alduides y los franceses pudieran conducir sus tropas desde aquel gran túnel hasta Bilbao por Miranda de Ebro y la peña de Orduña; aquel día será imposible la defensa militar del norte de España, y el territorio Vasco-navarro, quedaría abandonado al vecino imperio.

Por último, si la línea del Norte se suspendiera, y no hubiera otra comunicación con la Francia, que la de los Alduides, el país Vasco-navarro sería absorbido por aquella nación poderosa, en la primera querella que se suscitase, y el Ebro y el ferro-carril de Tudela a Bilbao, marcarían las fronteras españolas.

Avanzando los galos hasta el Ebro, pronto sojuzgarían la Península entera, incluso el Portugal, y se formaría el gigantesco imperio de Occidente, que es el sueño dorado de todos los grandes y audaces genios de la Francia.

Los pensamientos de los Alduides y de la línea de Tudela a Bilbao por Miranda y la peña de Orduña, se hallan unidos por un lazo fatal y misterioso, y apoyados por la misma influencia enemiga de la Independencia Española: ¡Desgraciados de nosotros si el Gobierno y las Cortes, se dejan fascinar! ¡El Ebro será otro nuevo Guadalupe, para la monarquía y libertades ibéricas!

## V.

## ESTENSION DE LOS BENEFICIOS DEL CAMINO Á LOS TERRITORIOS CIRCUNVECINOS.

La linea que proporcione ventajas á un territorio mas estendido, es la que debe proferirse.

En la sección de Tudela á Miranda de Ebro ó Armiñon, el ferro-carril recorre el mismo terreno y beneficia los mismos pueblos de Aragón, Navarra, Logroño, Burgos y Rioja Alavesa; pero serían mayores sus servicios, aun para aquellos pueblos, como se ha indicado al tratar de los *trasportes* y de la *industria y comercio*; si, en vez de pasar por Miranda y peña de Orduña, cruzara por Vitoria y Arralia ó Durango.

En esta segunda sección, segun se ha probado en los párrafos ántes citados, no cabe competencia, entre la de Miranda y Vitoria.—Por este último trayecto, todo Álava, la Alta-Navarra, gran parte de Guipúzcoa y todo el Señorío de Vizcaya, estarían en contacto mas ó menos inmediato, pero siempre útil, con la vía-ferrada.—El trayecto de la peña de Orduña, solamente serviría para los dos puntos extremos de Miranda y Bilbao.

La consideración de que Bilbao siempre ocupa igual posición local, en todas las direcciones imaginables, debiera inclinarle á permanecer pasivo en la demarcación de aquellas, y activar tan solo la pronta realización del camino, por el punto que la ciencia señale como mas conveniente.—Ponerse en pugna, como se ha puesto Bilbao, no tan solo con las dos provincias hermanas de Álava y Guipúzcoa, sino hasta con la de Vizcaya, es adquirirse un aislamiento altamente significativo.

¿Es creible, que todos los pueblos de Álava, Guipúzcoa y Vizcaya, desconozcan sus propios intereses, en una cuestión de tal magnitud é importancia? Esto es imposible en el orden natural, social, lógico, mercantil é industrial.

Las listas de suscripcion, esas listas con las que los Bilbainos creen haber obtenido un triunfo, constituyen el obelisco levantado á su derrota, á los ojos de todo hombre pensador.—La suscripcion se ha encerrado en los muros de la invicta villa.—El entusiasmo, el frenesi, con que se ha obrado en Bilbao, no se ha estendido á pueblo ninguno del solar Vascongado.—Ni en una sola villa de Vizcaya, se ha abierto suscripcion para el ferro-carril de Miranda, ni se ha contribuido fuera de Bilbao mas que con algun céntimo.—M. M. de Uhagon confiesa en su comunicado del 7 de Mayo, que las 95 céntimas partes del total de suscripciones son de Bilbainos.

El contraste que ofrecen los Bilbainos y los demás Vizcainos, no puede ser mas notable.—Desde Bilbao ha tenido que emigrar la suscripcion á Madrid y á Ultramar. Y ¿porque no ha recorrido los pintorescos valles vascos, ni las poblaciones vizcainas? Porque la linea por Orduña, no es vascongada ni vizcaina, es sola y exclusivamente Bilbaina.

Adóptese la dirección de Vitoria por Arratia á Durango, y los Alaveses, los Guipuzcoanos y los Vizcainos, correrán presurosos á inscribir sus nombres entre los de sus hermanos de Bilbao, y llevarán su obolo al tesoro con el que se han de fertilizar las industrias, el comercio y los intereses de las tres provincias gemelas.

La estension de los beneficios del ferro-carril á mayores territorios circunvecinos, aconseja que se adopte la linea de Bilbao á Tudela por Vitoria.

## VI.

### ECONOMIA EN LA CONSTRUCCION.

La economía de un ferro-carril, no debe ser absoluta, sino relativa á las ganancias que proporcione á la empresa constructora, y á los beneficios que, á los territorios que recorre, facilite.



Hemos demostrado, que la línea de Vitoria á Bilbao por Arratia ó Durango, rendiría dobles trasportes y centuplicados beneficios públicos, que la de Miranda por la peña de Orduña.—En su consecuencia, aunque la construcción de aquella fuese mas costosa, sería realmente mas económica y preferible.

Pero sucede lo contrario.—El trayecto de Vitoria á Bilbao, es mas corto en varias leguas, y recorre terrenos de mejores condiciones que el de Miranda, y por consiguiente, ha de ser menor el capital que se emplea en la vía mas conveniente.

La sección de Vitoria á Miranda ó Armiñon, serviría á la vez al camino de Bilbao y al del Norte, con notable economía de ambas empresas.—Un convenio, fácil de celebrar, marcaría la parte proporcional que, para el sostenimiento de esta sección, habría de darse por cada empresa, y las horas del servicio de los respectivos trenes, y los convoyes que partieran de Bilbao ó de Tudela, llegarían al punto opuesto, sin hacer mas que tomar y dejar viajeros y géneros en Vitoria, y conduciendo á los demás sin cambiar siquiera de vagones.

Por el contrario, sería indispensable, cargar y descargar en Miranda los trasportes que de Tudela ó Bilbao venían para Vitoria, y volver á cargar en la línea del Norte, con graves perjuicios económicos, si el camino fuese por la peña de Orduña.

La economía en la construcción y en los transportes, son evidentes en favor de la dirección por Vitoria.

### CONCLUSION.

Queda demostrado que los trasportes, la industria y el comercio, la administración pública, la defensa militar, la generalidad de los intereses públicos, la economía en la construcción y hasta la verdadera conveniencia de Bilbao, recomiendan y exigen que el ferro-carril

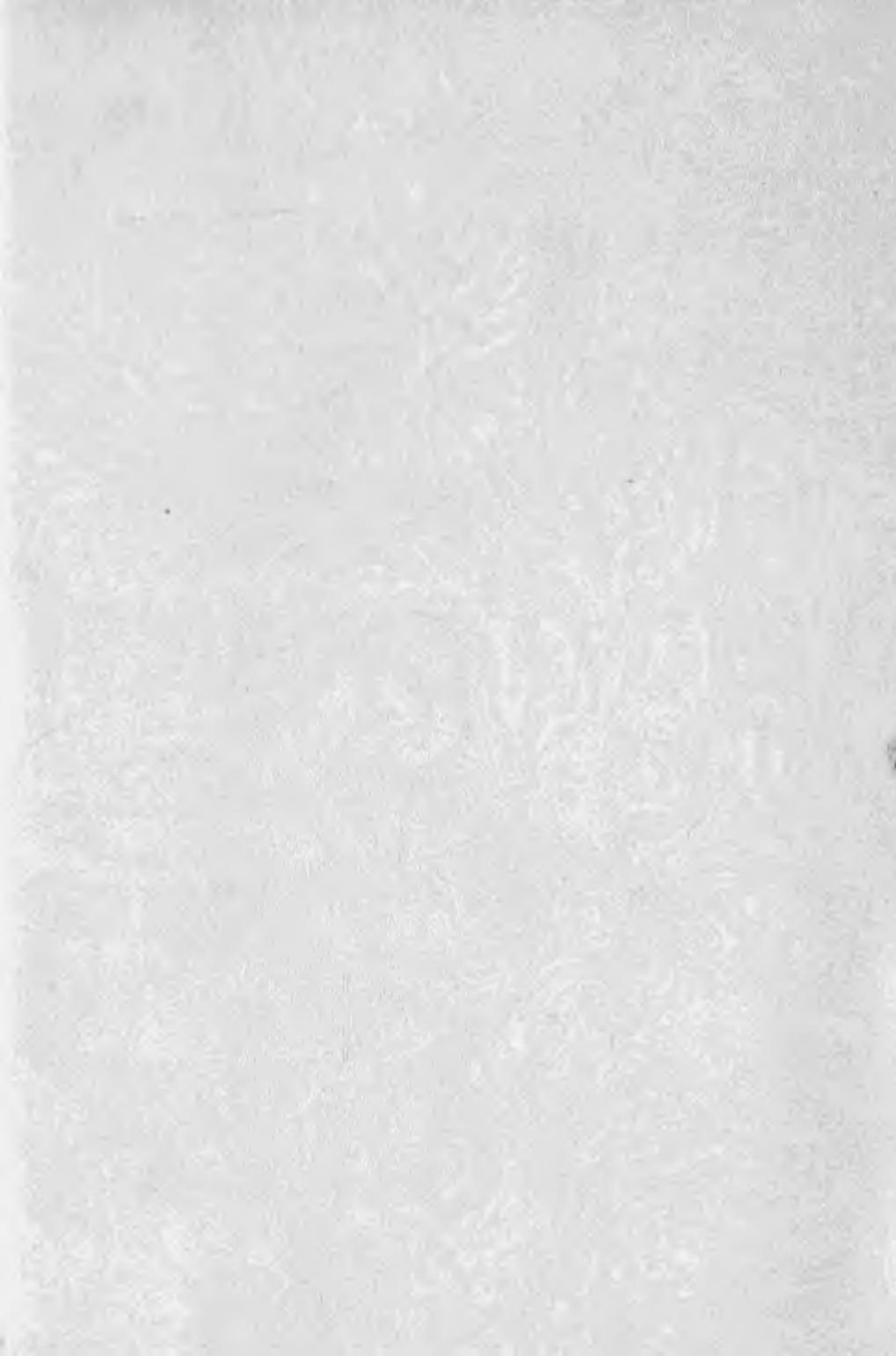
de aquella villa á Tudela, pase por Arratia ó Durango y Vitoria, y no por la peña de Orduña, y Miranda de Ebro ó Armiñon.

Sin exámen y conocimiento de todas estas necesidades, imposible es, que se practique un concienzudo reconocimiento del pais, y fijen los ingenieros las líneas mas convenientes.

Todavía hay tiempo, para que se verifiquen estos estudios. Resolver sin ellos, seria decidir á ciegas, de la suerte del pais Vascongado; y aun de la Independencia Española.

Exhortamos á los bilbainos, que son los que mayor participación han tomado en este negocio, y que tan acreedores se han hecho por su actividad, y desprendimiento patriótico, á la consideración pública; que no se dejen arrastrar por arranques impetuosos é irreflexibles, que mediten con calma y ánimo sereno, las ventajas de las varias direcciones del ferro-carril; pues confiamos en que se convencerán de que la mas útil y conveniente á Bilbao, á las tres provincias hermanas y á la nación entera, es la línea que toque en Vitoria.

RAMON ORTIZ DE  
ZÁRATE.







11