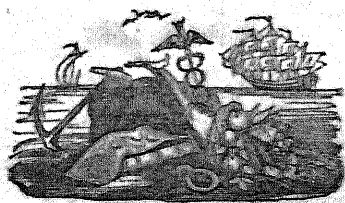


FERRO-CARRIL
DE BILBAO À TUDELA
POR
VITORIA Ó MIRANDA
DE EZRO.



VITORIA.

FERRO-CARRIL

DE BILBAO A TUDELA

POR

Vitoria ó Miranda

DE EBRO.



VITORIA:

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

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.º—*Los transportes.*

2.º—*La industria y el comercio.*

3.º—*La administracion pública.*

4.º—*La defensa militar.*

5.º—*La generalidad de los intereses públicos.*

Y 6.º—*La economía en la construccion.*

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

I.

TRANSPORTES.

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

En la línea 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 transportes, en una estension tan grande, disminuirán en un 40 p 100. 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 vengán á Alava y Alta-Navarra.

Por el contrario, si la línea viene por Vitoria, sea por Ubidia ó por Durango, los convoyes tendrán, al salir de Bilbao, un 40 p^o mas de trasportes; estos trasportes se aumentarán en un 20 p^o antes de llegar á Vitoria; recibirán aquí un refuerzo de un 40 p^o con los viajes y géneros que marchen para la Rioja, Tudela y Aragon 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 ménos un 50 p^o de los trasportes de Aragon, 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^o; 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 línea del Norte, pues entónces 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 traerian estos géneros por el ferro-carril de Vitoria, sea por Durango ó por Arratia.

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

Las herrerías, claveterías y fraguas mas importantes de Vizcaya, espenden en la propia direccion 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, despues del consumo alavés, se llevan los sobrantes á Navarra, Rioja, Castilla, Aragon y Cataluña.

De Bilbao se trae á Álava el carbon de piedra que, alimenta las nacientes máquicas de vapor en su totalidad, y en gran parte los acreditados talleres de coches, gale-ras, y camas de fierro; y las grandes fabricas de fierro de Araya, Maestu y otras varias herrerías.

De Somorrostro viene tambien la mena que, mezclada con la del país, da ese temple tan precioso á los hierros de las fabricas y herrerías 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 construccion 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 demas cereales, y se surten de pan elaborado á varias poblaciones.

Las acreditadas fabricas 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, despues de haber abastecido esta plaza y los pueblos de Vizcaya.

Los seculares montes Alaveses, proveen á la construccion naval de Bilbao, de los robles mas gigantescos, y es innumerable la tablilla de haya que para la tonelería se estrae 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 llevara 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 ganarian las tres provincias Vascongadas, la Alta-Navarra, y el mismo Bilbao principalmente, con la direccion de Vitoria; es incalculable, como son incalculables los perjuicios de la línea por la peña de Orduña.

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

III.

ADMINISTRACION PÚBLICA.

No será perfecta la administracion 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 ó 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 demas 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 organizacion 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 sería grave imprudencia, que el Gobierno y las Córtes, 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 línea del Norte y de Tudela, se comunicarian con facilidad suma, las Autoridades con sus administrados, y estos con aquellas.

De aqui resultarían ventajas para la Administracion pública, y lucro cuantioso para la empresa, que realice la línea de Tudela á Bilbao.

Privar á las Autoridades de Vitoria de esta línea, sería 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 ménos se retrasára obra tan importante y colosal.

IV.

DEFENSA MILITAR.

Tan insensato como sería el banquero que dejase su caja sin cerrar, será la nacion que abandone y olvide la defensa de su independendia, que es su mayor tesoro.

La España 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 independendia de España, colocó en los límites del vecino imperio, los pueblos mas valientes, y los montes y rios mas propios para evitar una invasion estrangera.

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.^a línea, la forman el Bidasoa y las diferentes cordilleras de montes situadas dentro de aquel rio, 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 línea de Tudela fuera por Miranda y la peña de 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 lloraria, despues que fuera causa de una derrota en las fronteras, y de la pérdida de la libertad de la patria.

Franqueada por los invasores la 1.^a línea de defensa; los Españoles se retirarían á la 2.^a, 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 línea 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 sería impenetrable, para la Francia, con las montañas de Arlaban y demas citadas, y los ferro-carriles paralelos á aquellas montañas y detras de ellas, lamien-do sus faldas, desde Bilbao á Pamplona.—Tiene mas

grande importancia esta cuestion militar, y es mas nacional, que la de los Alduides —Allí solo se trata de abrir un postigo, mientras que aquí, equivaldria á allanar las cordilleras pirenáicas, en toda la estension de Bilbao á Pamplona, el retirar la línea de Vitoria á Miranda.

El Ebro, es la 5.º y mas débil defensa de la frontera del norte de la Península; y sin embargo, si el proyecto de los Bilbainos se adopta, despues de salvado el Bidasoa por el ejército invasor, habrán de retirarse nuestras gentes de armas hasta Miranda, abandonando, sin resistencia verdadera, los montes de Arlaban 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 tunel hasta Bilbao por Miranda de Ebro y la peña de Orduña; aquel dia será imposible la defensa militar del norte de España, y el territorio Vasco-navarro, quedaria abandonado al vecino imperio.

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

Avanzando los galos hasta el Ebro, pronto sojuzgarian la Península entera, incluso el Portugal, y se formaria 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 á 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 Córtes, se dejan fascinar! ¡El Ebro será otro nuevo Guadalate, para la monarquia y libertades ibéricas!

V.

ESTENSION DE LOS BENEFICIOS DEL CAMINO Á LOS TERRITORIOS CIRCUNVECINOS.

La línea que proporcione ventajas á un territorio mas estendido, es la que debe preferirse.

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

En esta segunda seccion, segun se ha probado en los párrafos ántes citados, no cabe competencia, entre la de Miranda y Vitoria.—Por este último trayecto, todo Alava, la Alta-Navarra, gran parte de Guipúzcoa y todo el Señorío de Vizcaya, estarian 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 consideracion de que Bilbao siempre ocupa igual posicion local, en todas las direcciones imaginables, debiera inclinarle á permanecer pasivo en la demarcacion de aquellas, y activar tan solo la pronta realizacion 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 Alava y Guipúzcoa, sino hasta con la de Vizcaya, es adquirir un aislamiento altamente significativo.

¿Es creible, que todos los pueblos de Alava, Guipúzcoa y Vizcaya, desconozcan sus propios intereses, en una cuestion 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 frenesí, con que se ha obrado en Bilbao, no se ha extendido 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 demas Vizcainos, no puede ser mas notable.—Desde Bilbao ha temido que emigrar la suscripcion á Madrid y á Ultramar. Y ¿porque no ha recorrido los pintorescos valles vascos, ni las poblaciones vizcainas? Porque la línea por Orduña, no es vascongada ni vizcaina, es sola y esclusivamente Bilbaina.

Adóptese la direccion 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 línea 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, rendiria dobles trasportes y centuplicados beneficios públicos, que la de Miranda por la Peña de Orduña.—En su consecuencia, aunque la construccion de aquella fuese mas costosa, seria 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 seccion 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, marcara la parte proporcional que, para el sostenimiento de esta seccion, habia 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 demas sin cambiar siquiera de uhagones.

Por el contrario, seria indispensable, cargar y descargar en Miranda los trasportes que de Tudela ó Bilbao venian 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 construccion y en los transportes, son evidentes en favor de la direccion por Vitoria.

CONCLUSION.

Queda demostrado que los trasportes, la industria y el comercio, la administracion pública, la defensa militar, la generalidad de los intereses públicos, la economía en la construccion 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, sería decidir á ciegas, de la suerte del pais Vascongado; y aun de la Independencia Española.

Exhortamos á los bilbainos, que son los que mayor participacion han tomado en este negocio, y que tan acreedores se han hecho por su actividad, y desprendimiento patriótico, á la consideracion pública; que no se dejen arrastrar por arranques impetuosos ó 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 nacion entera, es la línea que toque en Vitoria.

RAMON ORTIZ DE
ZÁRATE.

