

INFORME

DE LA REAL SOCIEDAD ECONÓMICA

TUDELANA

AL

ANTE-PROYECTO DE LA RED

DE

CAMINOS DE HIERRO DE ESPAÑA.

MADRID:

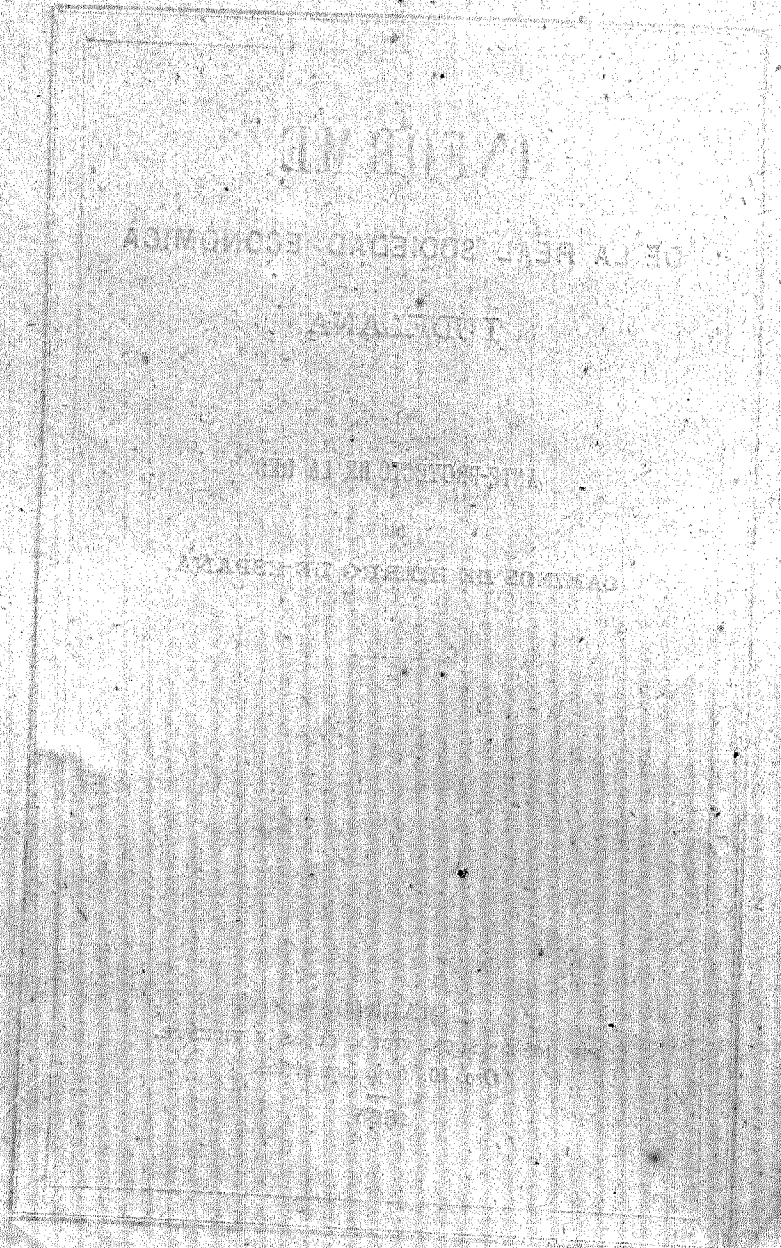
IMP. DE LOS SRES. VIOTA, CUBAS Y VICENTE.

Oso, 10, bajo izquierda.

1865.

72-4

Abre



INFORME
DE LA REAL SOCIEDAD ECONÓMICA
TUDELANA.

INFORME

DE LA

REAL SOCIEDAD

ECONÓMICA TUDELANA

DE LOS

DESEOS DEL BIEN PÚBLICO,

al ante-proyecto de la Red general de caminos de hierro en España, aprobado
en sesión del miércoles 23 de Setiembre de 1864.

MADRID:

IMP. DE LOS SRES. VIOTA, GUBAS Y VICENTE.

Oso, 10, bajo izquierda.

1865.

Informe evacuado por la Sociedad Tudelana de Amigos del país, al ante-proyecto de la red general de caminos de hierro.

I.

Esta Sociedad que por comunicacion, del M. I. S. Gobernador de la Provincia, de 10 del corriente, se le hizo saber queria oirse su opinion sobre la red general de caminos de hierro incluida en el ante-proyecto formado por consecuencia de la ley publicada en 13, y Real orden de 14 de Abril último, dirigida á la Direccion general de obras públicas, no recibió el ejemplar del ante-proyecto y memorias de los Cuerpos consultivos que lo integran y esplican hasta el 18 de este, y por tanto debiendo versar sobre los caminos que en esos documentos se señalan el informe que se pide, y siendo necesario conocer los puntos que habia de abrazar, concretados á un interrogatorio que con ellos se ha circulado, mientras no los tuvo la Sociedad, tampoco

podía dar principio á su cometido. Recibido el ejemplar del ante-proyecto, en 18 de este, en el momento acordó convocar á junta á sus vocales y nombrar la comision de su seno que formulára la consulta que debía dar. El término de seis dias que le han quedado útiles para un trabajo de esta naturaleza, no puede menos de dar por resultado uno ligero, desnudo, de muchas observaciones que de otro modo se hubieran podido hacer; y finalmente, de tener que omitir la comprobacion de lo que diga con datos estadísticos de todo género que para reunirlos necesitaba un tiempo de que no puede disponer.

II.

La Sociedad Tudelana de Amigos del país confía se juzgará su informe lejos de toda preocupacion en favor de la localidad que constituye su domicilio, y solicita solo por el bien general. Su instituto es de amigos del país, del bien público; y estas acepciones encierran algo más de general que el interés de una Ciudad. Por otra parte, en los muchos auxilios, que en el siglo que lleva de existencia ha prestado al Gobierno de S. M. para la proteccion y fomento de intereses materiales y morales, siempre ha llevado por guia en su conducta atenerse fielmente á lo que por los antecedentes que tenia y datos que podia reunir, juzgaba ser más justo y conveniente al interés general en que vé encerrado el bien público, á cuyo beneficio se halla dedicada.

III.

Al evacuar esta consulta, tiene desembarazada la Sociedad su marcha. No ha de ocuparse en adoptar una regla de conducta. El Gobierno ha dicho que, «todos al emitir sus dictámenes se han de ceñir á un interrogatorio que abraza los puntos de verdadera utilidad, el cual será redactado con intervencion de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.»

Ese interrogatorio lo tiene á la vista: de consiguiente seguirá en su contestacion á cada una de sus preguntas, y lo hará en cuanto le es permitido por la premura del tiempo que para ello se le ha dado, y á los conocimientos que reúnen los individuos de su seno.

IV.

«¿La línea ó líneas designadas en los ante-proyectos de ferro-carriles, consideradas en lo que se refiere á su direccion en cada Provincia, son las más convenientes para servir los intereses de la misma sin que se desatiendan los generales que la motivan?»

Esta es la primera pregunta del interrogatorio. Situada esta Sociedad en Tudela, segunda poblacion de Navarra, emplazada sobre la confluencia del rio Queiles con el Ebro, y pudiendo estender sus observaciones por el Norte hasta el Oceano, Nor-este al Pirineo por el Este á las provincias que la confinan; y aun llegar con su vista hasta el Mediterráneo y

por el Oeste á la gran divisoria de Moncayo que sirve de lado á la cuenca hidrográfica del Ebro en que descansa su domicilio, desde luego resalta que las vías férreas que tengan por objeto formar la red Norte, Nor-este y Este podrán ser objeto de sus investigaciones.

Partiendo de este supuesto, y ciñéndose á la pregunta, dice: Que en el ante-proyecto formado por la seccion 3.^a de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos se indica como necesario para dar á Soria el beneficio de una línea perfeccionada que la ponga en comunicacion con la red general, la construccion de un ramal que partiendo de Torralba en la línea de Madrid á Zaragoza vaya por Almazan á Soria. Y si despues se quiere prolongar al Ebro, ó sea unirse con la de Zaragoza á Pamplona, no será difícil hacerlo dirigiéndose por el arroyo Moñigon para cruzar la divisoria del Duero y Ebro, bajando por el rio Alhama al último.

La mayoría de la Junta Consultiva ha decidido como más conveniente la construccion de una línea que partiendo de Baides en la de Madrid á Zaragoza, y pasando por Soria se una á la de Navarra en Castejon.

Desde luego, respetando el valor científico de tan competente Corporacion, no vacila la Sociedad en informar que la terminacion de esa línea proyectada por la minoría y mayoría de la Junta no es la más conveniente para servir los intereses de esta Provincia, la de Aragon y la misma de Soria, en cuyo beneficio se quiere hacer; perjudicándose además notablemente á los generales del Estado, sin que pueda responder aquel empalme más que á la satisfaccion de intereses de una Compañía, de determinada localidad, insigni-

ficante comparada con las perjudicadas, ó lo que será peor, á un interés puramente privado. Atrevimiento parecerán estas aserciones; pero tal sería cuando no diera la Sociedad, como lo hará, las razones de su opinion.

V.

§ 1.^o

Segunda pregunta:

«¿Será más conveniente sustituir ó modificar su direccion para servir mejor unos y otros intereses? En caso afirmativo se describirá la nueva direccion propuesta ó las variaciones de detall que convenga hacer en la primitiva, aduciendo todas las razones fundadas tanto en los datos estadísticos como en las condiciones técnicas en que se apoye la conveniencia de la construccion ó modificacion.»

Relacionada la contestacion de esta pregunta con lo afirmado en la anterior por la Sociedad, dice: que la direccion del trazado para unir la Provincia de Soria con el Ebro pasando por Agréda á Castejon, debe ser modificado y sustituido con la direccion de Agréda, intermediacion de Tarazona en un kilómetro de distancia de Novallas, Tulebras y Cascante, empalmado con la línea de Zaragoza á Pamplona en la estacion de Tudela. Muy obvias son las razones que determinan esta variante.

La Provincia de Soria al reclamar la union con el Ebro para la extraccion de sus productos, querrá hacerlo en la forma más conveniente, atendida la naturaleza de aquellos y los mercados que hoy tiene abier-

tos para su consumo, así como relacionarse más fácilmente con los centros de donde estrae lo que para satisfacer sus necesidades tiene que importar. ¿Y cuáles son esos?

Las producciones de la comarca de que se trata son los cereales, maderas y ganados. Los primeros, elaborados y convertidos en harinas, tienen su corriente natural en busca del consume catalan y son trasportados por la carretera que de Soria pasa por Agreda, Tarazona y demás pueblos que la Sociedad deja marcados para la construccion del camino de hierro, depositándolos en la estacion de Tudela y desde aquí son conducidos por el ferrocarril á Cataluña. De Agreda á Tudela es la línea más corta que con mucha ventaja hay para unirse al ferrocarril; y de consiguiente, es por donde tienen las mercancías menos recargo de conduccion que les permite entrar con mejores conducciones á la competencia que les hagan las otras comarcas productoras.

Los cereales que no son trasportados elaborados, por no bastar las fábricas de harinas á su molicion, tienen que salir en primera materia al consumo; se dirigen todos al mercado de Tudela, donde diariamente son vendidas por los acaparadores y tratantes de Castilla, que hacen el comercio con economía, y á la que los dueños de las magníficas y abundantes fábricas de harina de Zaragoza, y demás situadas en las márgenes del Ebro, envían sus comisionistas para hacer las compras con beneficio de todos.

Lo mismo que con los cereales sucede con las maderas y ganados, que su salida natural y corriente comercial es á Tudela, consumiéndose aquí, donde hay grandes depósitos de las primeras, ó van á

Zaragoza que no gasta otra tabla que la de Soria. Ni ganados ni maderas no pueden dirigirse en sentido ascendente, ó sea hacia Pamplona, porque marchando en direccion de otra montaña que dá los mismos productos se marca el contra-sentido que en sí encerraría. De consiguiente, siendo la economía de distancia entre Agreda á Tudela de dos leguas y media, porque no hay más que cinco y media entre esas dos localidades pasando por Tarazona, en vez de ocho que hay entre el primer punto y Castejon, el tráfico en los medios ordinarios de conduccion nos dice cuál debe ser la direccion de la traza al perfeccionarlos por medio de la via férrea.

Lo que la provincia de Soria importa son las verduras y frutas de estas hermosas y fértiles canales del Queiles y Ebro, así como sus vinos; y unas y otros los compra y adquiere de Tarazona, demás pueblos intermedios á Tudela, y especialmente de esta última ciudad.

Si esas razones y en ese orden de consideracion abonan el trazado que la Sociedad indica por lo que se refiere á la Provincia de Soria, son de más importancia ó al menos de tanta por la parte de Zaragoza. Agreda, última poblacion de la primera Provincia, está colocada sobre la cordillera de la línea de montes del Moncayo, y partiendo en esta direccion, Este, hacia el Ebro, en seguida y confinante con su término está Aragon, que desde esa cordillera á Tudela, y situada á uno y otro lado del Queiles, en una longitud de cuatro leguas encierra una poblacion inmensa, un término fértil, y una industria fabril algun tanto desarrollada en los diversos ramos de sus producciones agrícolas, y de otras puramente químicas. La primera poblacion de

Aragon que se encuentra es Tarazona, asiento de la Diócesis del Obispado que comprende hasta más allá de Calatayud con catedral de segunda clase y cabeza de Partido judicial. Ya por esto, cuanto por las demás circunstancias indicadas, hay un movimiento grande con Tudela en mercancías y viajeros, siendo esta ciudad plataforma de las antiguas carreteras, y hoy punto del ferró-carril por donde se dirigen en el sentido que sus negocios ó compromisos los llama, los habitantes de aquel distrito. Todo este movimiento se realiza por la carretera de Soria que pasando por Tarazona conduce á Tudela, y de que se ha ocupado la Sociedad al hacerlo de esa Provincia. Si al querer perfeccionar la máquina de transporte se prescindiese de atender á Aragon en este punto productor y á su inmensa población, no trayendo el empalme de la línea de Soria con el Ebro á Tudela y se hiciese en Castejón, que vá por páramos, como no sea al acercarse á Cintruénigo y Corella, evidentemente se contraría el interés general y no se beneficiaría el particular.

Al llegar á la Provincia de Navarra por aquella direccion, el primer pueblo es Monteagudo, y en ella motivan idénticas razones de conveniencia á las espuestas; porque los pueblos que hay, y las producciones que tienen, y la población que reunen, reclaman se siga el trazado de que se habla.

Sentado que hoy el tráfico en camino ordinario de la provincia de Soria se dirige á Tudela por Agreda y Tarazona, al pretender que el de hierro lleve la misma direccion, no hace la Sociedad más que conformarse con la base á que han de obedecer las nuevas construcciones y al espíritu de la ley de trece de Abril como terminantemente lo dijo en la discusion de la

misma el digno presidente de la comision del Congreso, D. Constantino Ardanaz. La Sociedad no cree poder decir nada mejor en su confirmación que trascribir literalmente las palabras pronunciadas en tan solemne acto:

«Los principios con arreglo á los cuales deben fijarse los trazados, son: Que deban seguir por regla constante las corrientes de los trasportes actuales para no producir perturbacion en las relaciones existentes entre los pueblos, y pérdidas considerables en un desplazamiento inútil de la riqueza, exceptuándose tan solo de esta regla general la necesidad de desarrollar algun gran germen latente de riqueza que se hallé desatendido.»

Demostrado como se hace hoy, el tráfico ordinario y lo desheredada que está toda la falda de Moncayo del beneficio de la nueva tracción, y queriendo para remediarlo pasar por ella la via férrea que se construya, nada puede objetarse en contra que sea sólido.

§ 2.º

Los datos estadísticos que apoyan la construccion de la línea de Soria por Agreda á Tudela pasando por Tarazona, en vez de ir de Agreda á Castejón son: que las poblaciones beneficiadas con aquella y ésta no admiten comparacion por su importancia y mayor comarca que de ella se ha de utilizar.

En la provincia de Aragon se encuentran á una distancia corta, inmediatas ó en la misma carretera de que hoy se sirven por donde se propone el camino de hierro.

POBLACIONES

En el Partido de Tarazona.

Alcalá de Moncayo..	almas	346	
Añon.	id.	1.075	
Buste.	id.	539	
Cunchillos.	id.	366	
Fayos.	id.	487	
Grisel.	id.	308	
Litago.	id.	578	
Lituénigo.	id.	338	
Malon.	id.	998	
Novallas.	id.	1.077	18.188
San Martín de Moncayo.	id.	378	
Santa Cruz de Moncayo.	id.	316	
Tarazona.	id.	8.440	
Tórtoles.	id.	250	
Torrellas.	id.	946	
Trasmoz.	id.	384	
Vera.	id.	873	
Vierlas.	id.	289	

Partido de Borja.

Ambel..	almas.	799	} 3.834
Bulbuenta.	id.	797	
Calcena.	id.	1.313	
Purjosa.	id.	426	
Talamantes.	id.	516	

Partido de Tudela.

Ablitas..	almas.	1.944	} 17.464
Barillas.	id.	482	
Cascante y Ursante pedáneo.	id.	3.951	
Montegudo.	id.	900	
Murchante.	id.	1.455	
Tudela..	id.	9.148	
Tulebras.	id.	184	

39.503

De modo que la via que venga de Soria á Tudela arrancando desde la salida de Agreda, proporciona comodidad á 32 pueblos con un número de habitantes de 39.503.

Si su direccion se hace de la salida de Agreda á Castejon, beneficia:

En la provincia de Aragon y Castilla nada.

En la de Navarra se encuentra con

Corella..	almas.	5,026
Cintruénigo.	id.	2,523
Fitero.	id.	2,679
Total..		<u>10.228</u>

Resultan en favor de la línea por Tarazona á Tudela 29.275.

Los 39.503 habitantes de esta alimentan hoy un servicio doble de ida y vuelta á Tarazona de tres diligencias, ó sean, seis viajes en aquella direccion, y otros seis de regreso, llenos siempre, sin contar los varios carruajes particulares que la gran riqueza del pais permite tener á las diferentes y muchas familias que cuentan medios suficientes para ello.

En la direccion de Fitero se sostienen tambien, en verano, cuatro diligencias, que, combinadas con otras en Cintruénigo, llevan y traen los bañistas á los dos termales Nuévo y Viejo, y á los de aguas sulfurosas, de Grábalos y de Cerbera ó Albotea. Esto último merece tambien explicacion: el por qué prefieran los que tienen necesidad de acudir á esos establecimientos, apearse del tren en Tudela, y no lo hagan en Castejon.

§ 3.º

La Sociedad de Amigos del bien público, que quisiera sobre cada uno de estos extremos, entrar en las extensas investigaciones que permiten, ya que no le sea permitido hacerlo por la falta de tiempo de que dispone, tiene al menos que indicar las causas de que esas corrientes vayan así y no en otro sentido, siquiera sea someramente.

Siempre ha sido el punto de partida para los baños indicados, Tudela. Aquí han venido constantemente los que á ellos se habian de dirigir. Esto que habia sucedido hasta la explotación de la línea de Zaragoza á Pamplona no ha cambiado en nada; pues aunque en Castejon hay algun coche que otro para conducir á aquellos establecimientos, la mayor parte de los enfermos vienen á Tudela.

La razon es clara. Castejon es un desierto en que no tienen recurso alguno. Tudela, por el contrario, está lleno de comodidades y pueden ser auxiliados inmediatamente con facultativos ó lo que les haga falta. Tienen un centro, comandancia de líneas telegráficas, con direccion á Castilla la Vieja, Navarra, provincias Vascongadas, Aragon y Madrid que les permite participar á sus familias lo que les convenga.

A estas consideraciones y dentro del mismo orden de importancia que tiene Tudela con relacion á Castejon, este, como queda dicho, es un desierto donde hay solo los edificios necesarios á las estaciones de las líneas de Pamplona y Bilbao que allí se cruzan; y aque-

lla Ciudad reúne una poblacion de 9.148. habitantes, con carreteras en todos sentidos, magnífica campiña, Juzgado de término, Seminario Conciliar, Instituto, gran casa de Misericordia, Hospital magnífico, y otra porcion de recursos que le dan en sí más interés, tráfico é importancia para los naturales y forasteros que algunas capitales de provincia de tercer orden.

Así es, que solo queriendo producir una perturbacion en las relaciones existentes entre Tudela y otros muchos pueblos que con esa Ciudad las tienen, y proponiéndose un recursos inútil de la riqueza que les proporciona hoy su tráfico para llevarlo á otra parte, podría prescindirse de hacer el empalme de la línea de Soria en ella.

§ 4.º

La traza del camino de Agreda á Tudela tampoco se opone á que sea en este sentido con preferencia á Castejon. En vez de más caro, más largo ó más difícil, es todo lo contrario.

En la traza de Tudela no se tienen que hacer las obras colosales que aparecen en la otra, y que por necesidad han de costar muchos millones,

La longitud á Tudela desde Agreda es de 40 kilómetros y 366 metros; á Castejon 41.

Su pendiente entre Tudela y Agreda es 668,34 metros y á Castejon 655,34, pero como este desarrollo se hace en 29 kilómetros, y en el trazado de Tudela se hace en los 40 y 366 metros de su longitud, resulta una

pendiente general de 0,0226, mucho más ventajosa que en la de aquel. Se comprende fácilmente que 668 metros 34 centímetros distribuidos en 40 kilómetros dan una pendiente más suave y una explotación más fácil que 655 metros y 34 centímetros que se aplican y desarrollan en 29 kilómetros.

La Sociedad quisiera poder acompañar un estudio completo de la variante que propone; pero en defecto de poderlo hacer así, acompaña por apéndice un perfil longitudinal y comprobante que ha podido proporcionarse, hecho en el año próximo pasado con autorización del Gobierno; sin perjuicio de que tratándose del beneficio general y estando destinados precisamente los 2.000.000 rs. de la ley de 13 de abril á hacer los estudios comparativos de conveniencia entre los de diversas líneas y trazados proyectados, se haga por cuenta del Gobierno el de esta variación que se propone, como lo ha creído conveniente la minoría y mayoría de la Junta Consultiva de Caminos y Canales hacerlo en otros que, según esta Sociedad ha oído, se han verificado en este verano.

§ 5.º

Finalmente, como que no duda la Sociedad que se la hará observación en contra de la variación que propone por la mayor distancia que resultará entre Soria y Pamplona, de aceptar el trazado de Tudela ó el de Castejon, debe ocuparse de este extremo para desvanecer la efímera fuerza que su certeza pudiera dar, despreciable esa insignificante economía cuando se pone en contradicción de otras muchas circunstancias de mayor peso.

La construcción de la vía de Soria, ¿se quiere hacer solo para dotar á esta Provincia de un modo fácil de dar salida á sus frutos, partiendo especialmente de su interés, ó este se cree secundario, y lo que se quiere es construirla como línea de primer orden del centro al extranjero? Si lo primero, la conveniencia de Soria es que empalme la línea en Tudela, á cuyo punto desde Agreda no hay más que 40.463 metros, y haciéndolo en Castejon, tiene, además de los 537, que ese trazado es más largo que aquel, que aumentar los 17.000 que hay desde Castejon á Tudela en la línea de Pamplona á Zaragoza, hácia cuyo punto ó Barcelona es la corriente mercantil de sus productos, como mercados de consumo, según se deja dicho en el párrafo primero del núm. 5º. De modo que las mercancías y viajeros de Soria, que siempre estos siguen la dirección de aquella, para ir á Tudela, punto preciso en dirección de Zaragoza, haciéndolo por Agreda y Tarazona tienen que andar 40.463 metros, y por Castejon á Tudela 58.000, ó lo que es lo mismo, un aumento de gasto y tiempo de 17.537 metros.

Si lo que se quiere es construir una línea que acorte la distancia entre Soria y Pamplona, esa razón sola cuando median las poderosas de poder prestar beneficio á 39.503 habitantes, y cuando esto se hace sin gasto para el Estado, no merece sea suficiente motivo para su construcción. Se economizarían 16 kilómetros y medio; pero además de que estos están ya construidos, que son los que resultan entre Tudela y Castejon, se andan en 16 minutos; y la experiencia ha demostrado que los caminos de hierro deben construirse por donde más poblado y rico es el país, pues el que no reúne estas condiciones, mal puede alimentar un tráfico que

recompense con sus beneficios los capitales empleados en su construcción. Las 25.000 hectáreas de regadío que tiene la Vega del Queiles por donde ha de ir la traza, y los 39.503 habitantes de sus poblaciones, mejor pueden dar este resultado que los 10.228 que hay en la de Castejon.

El Presidente de la comisión que sostuvo en el Congreso la proposición que después ha llegado á ser la ley del 13 de Abril, y causó de este informe, ya manifestó cuáles son los buenos principios en materia de construcción de vías férreas y conformándose á ellos hizo notar el error tan grande que se había padecido en las de varios de los construidos, despreciando la población intermedia que se podía tocar con una línea por conseguir la mayor proximidad en dos puntos extremos, como Madrid y cualquiera de las costas. Pero que hoy que se trataba de subsanar esos defectos debía atenderse á las comarcas de población que puedan unirse á una vía férrea, aunque para ello se sacrifique algo de su menor distancia.

Así como en otra parte de este informe ha tenido la Sociedad la convicción que lo que digera sería pávido en comparación de lo dicho por aquella respetable Comisión, ahora se encuentra en el mismo caso y cree más conveniente recordar las mismas palabras pronunciadas en el Congreso que constan en el *Diario de Sesiones* del 10 de Marzo de 1864, que aducir otras razones en apoyo de su opinión.

Después de referir que hasta de ahora lo general en esa clase de construcciones ha sido atender á una explotación productiva, después, perfeccionado el procedimiento, al interés del concesionario ó usufructuario, y últimamente el de estos ha cedido al construc-

tor sin tener en cuenta la alta consideración que el Estado reclamaba, dice: «Por el contrario, el trazado hecho bajo el punto de vista del interés general respeta ante todo como se merecen, los intereses creados al amparo de relaciones hoy existentes entre los pueblos como es indispensable que lo haga todo camino de hierro si no quiere causar hondas perturbaciones á la industria con un cambio en las relaciones comerciales y con un desplazamiento de la riqueza que no estarían justificados por ninguna razón de conveniencia.»

«Esta consideración obliga á que el trazado pase por el mayor número de pueblos, cuidándose poco de las líneas más directas y más cortas, como en la infancia de los caminos de hierro se buscaban, sin retroceder ante ningún obstáculo, aunque para ello fuera necesario gastarse sumas inmensas en obras gigantescas.»

«Fue decisivo para producir este cambio el haberse observado un fenómeno constantemente comprobado con la experiencia de todos los caminos de hierro. La comparación de todas las estadísticas demostraba que el producto que á los ferro-carriles rendían los viajeros que hacían viajes largos no era más que una parte mínima del que daban los viajes cortos, ó sea lo que en el lenguaje técnico se llama el tránsito parcial.»

La Sociedad que está informando tiene demostrado que hoy las relaciones comerciales de la Provincia de Soria están establecidas con Tudela por la corriente de Agreda, Tarazona y demás pueblos intermedios; que por este trazado se satisfacen necesidades de 39.503 habitantes y por el otro lado de 10.228; y finalmente, que á la magnífica vega que ocupan aquellos de 25.000 hec-

táreas de tierra regadío de primera clase, por el trazado de Castejon se recorre en su mayor parte un monte pelado destinado á pasto, y aunque Corella, Cintrué- nigo y Fitero tienen regadío, es insignificante relati- vamente con aquel y carecen completamente de fabri- cacion.

Presentada con imparcialidad esta comparacion, la Sociedad deja confiada la justa decision en la eleccion de trazados á los Cuerpos que están llamados á deci- dirlo.

§ 6.º

Por la minoría y mayoría de la Junta Consultiva, y aun por los dignos individuos que han formado vo- tos particulares, se ha confirmado que las provincias de Navarra, Rioja y Aragon están muy perjudicadas con obligarlas á dar el rodeo que hay en Pamplona, Alsasua, San Sebastian, Irun para entrar en Francia; y para remediarlo, por la minoría se proyecta la des- viacion desde Irurzun en aquella línea, y atravesando la Cordillera Cantábrica, bajar á Pasajes ó San Sebas- tian; y por la mayoría la de otro camino que partiendo de Pamplona se dirija por los Alduides al vecino Im- perio.

Siendo una cuestion tan debatida ésta, y que al fin ha llegado á hacer luz, la Sociedad no se detiene en ella más que lo preciso á fundar su aceptación, y no puede menos de estar conforme con la opinion de tan competente Cuerpo. Los perjuicios que las Provincias indicadas sufrirían al obligárseles á dar el rodeo de

Pamplona, Alsasua, San Sebastian á Francia serian inmensos, ascenderian á un 25 por 100 del valor de sus productos, fijándose en el vino y su precio ordina- rio. Para no trasportar tan caro, sigue hoy la cor- riente de nuestros vinos, en vez de dirigirse á San Se- bastian desde Pamplona para ir á Francia, la carretera de Baztan; porque encuentra una diferencia kilométri- ca al mercado consumidor de ochenta ó más kilóme- tros de beneficio. Considerado en vías perfeccionadas ese transporte, y atendiendo los trazados, son tan nota- bles las diferencias, que no han podido menos de fijar la atencion de los Cuerpos facultativos y acortar el trayecto para entrar desde Aragon, Rioja y Navarra en Francia, si bien han disentido en el punto que deba elejirse para remediar los perjuicios que se ocasionan. La mayoría acepta el camino de los Alduides que su- pone desde Pamplona á Francia 36 kilómetros 957 metros.

Siendo la que hoy hay de Pamplona, Irurzun, Alsasua, Irun de 154 kilómetros, resulta una reduccion de distancia, en favor del transporte de las mercancías de aquellas Provincias por Alduides, de 117 kilóme- tros 43 metros.

Si esas distancias se consideran con relacion á Bayona por ambos lados, resulta: Que de Pamplona, Alduides, Bayona, la distancia es de 105 kilómetros y 175 metros, y la de Pamplona, Alsasua, Irun, Bayona de 187 kilómetros; luego media en favor de la primera una economía de 81 kilómetros 825 metros.

La línea de Pamplona, Irurzun, Pasajes ó San Sebastian, propuesta por la minoría de la Junta con- sultiva no hace más que remediar en parte el mal, porque no aminora más que en algo el rodeo, y como

lo que se busca es poder llevar los vinos á Francia con el menos coste posible en porte para venderlos baratos, á fin de aumentar el consumo industrial y ordinario de la poblacion, la línea de los Alduides que es el porvenir de las regiones vinícolas de Aragon, Rioja y Navarra, merece una privilegiada preferencia de esta Sociedad de Amigos del país Tudelana y por ella se decide.

La premura no le permite aducir los datos de exportacion que pudieran robustecer esa argumentacion; pero si no lo hace como lo desearía, mencionará en este momento que mientras por la Aduana de Bayona en un año entraban procedente de nuestros puertos 161.324 litros de vino en todo él, en el mismo lo hacian por tierra en la Aduana de Behobia 4.503.768 y por la de Ainhoa 1.452.000 litros; cuando en otro por la primera lo hacian de 20.497, la segunda daba un resultado de 2.718.492, y la tercera 1.405.200 litros.

Finalmente: el año que Bayona registraba la importacion de 55.052 litros, Behobia la hacia de 2.157.416 y Ainhoa de 876.118. Pero para qué cansarse más. Lo único que corresponde es recordar en estos momentos el principio adoptado por la Comision del Congreso, y por este al aprobar su dictámen, «que al »cambiar los trasportes ordinarios en carriles debe »procurarse seguir las corrientes actuales, y no pro- »ducir perturbacion en las relaciones existentes de los »pueblos.»

VI.

Tercera pregunta:

«¿Además de la línea ó líneas señaladas en los ante-

»proyectos conviene incluir alguna otra para comple- »tar el servicio general de la Provincia? En caso afir- »mativo se designará su direccion exponiendo cuantas »razones fundadas en los datos estadísticos y de loca- »lidad puedan venir en apoyo de la nueva línea.»

La Sociedad informante encuentra que debe incluirse una línea que una la de Madrid á Zaragoza con la de este punto á Pamplona en un radio más corto que el que resulta haciéndolo con el empalme en las Casetas. Al efecto propone se construya un ramal que partiendo de Ricla, línea de Madrid á Zaragoza, venga á Tudela para hacer el empalme con la línea de Pamplona, pasando por Borja, Fuente Jalon y Sotillo.

Su longitud es de unos 45 kilómetros próximamente en línea recta, y su coste llega á 240.0000.

Los beneficios que proporcionaría son muy marcados: Acortaría la distancia de Madrid con Tudela y Pamplona en 43 kilómetros; daría vía proporcionada á todo el grande y rico distrito judicial de Borja, y parte del de Almunia. Los vinos que del Campo de Cariñena se dirigen á Navarra, los del distrito vinícola de Calatayud y sus demás producciones tendrían una economía de más de 40 kilómetros en no dar el rodeo á las Casetas para tomar la línea de Navarra: serviría á la continuacion que se proyecta de la línea de Calatayud á Teruel y Castellon, por la que han de venir los arroces de Valencia y demás producciones de la zona Este de España; y finalmente, no construyéndose en la línea de Soria, el segundo ramal que la una con el Ebro, para acortar la distancia de Pamplona con Madrid, podía entrar en la combinacion con muy buenas condiciones este de Ricla.

Los estudios de este ferro-carril acaban de ser he-

chos por la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Alicante y de Madrid á Zaragoza.

VII.

La cuarta y quinta pregunta del interrogatorio quedan contestadas en las observaciones hechas por la Sociedad al ocuparse de las variaciones que propone y aceptacion de las trazas. La cuenca del Queiles por donde juzga debe venir la prolongacion de Soria al Ebro produce aceite, vinos, cereales, legumbres, cáñamos, linos, y en fin, toda clase de frutos de un terreno de primera calidad. Además sus inmensos montes dan sustento á mucho ganado lanar y vacuno, y alimentan tanto estos como aquellas fábricas de curtidos y tejidos en lana é hilados, y tambien las hay de otros productos químicos.

El ramal de Ricla se encuentra en las mismas condiciones; porque el distrito de Borja es de iguales producciones.

Y finalmente el de Pamplona por los Alduides, ya deja la Sociedad indicada qué clase de servicio está llamado á prestar en la exportacion de la riqueza de tres de las más fértiles provincias de España.

VIII.

La sexta pregunta encierra la de saber los medios con que cuenta la Provincia para la ejecucion de las

obras en braceros, oficios y trasportes, y cuál el precio ordinario de jornal de unos y otros.

Aquí hay suficientes para la construccion de los caminos que se proyectan y á que se contrae este informe. La mejor prueba es las líneas que concluidas se hallan ya en explotacion de Zaragoza á Pamplona y de Tudela á Bilbao. El ramal de Soria tendrá el beneficio de construccion que resulta de poderlo hacer con el auxilio de unos jornales muy baratos, porqué la completa paralización de labores agrícolas en el invierno, en esa provincia, les permite ocupar braceros y carretas á un cómodo jornal.

En estas localidades de Aragón y Navarra será de más importancia; pero se podrán fijar los hombres de 6 á 8 rs. y los carros de dos mulas en 28 ó 30 rs.

IX.

«¿Cuáles son las zonas principales de la producción, cuáles sus sobrantes y cuáles tambien las direcciones seguidas por el tráfico para la extraccion de estos sobrantes así como el de las importaciones para el consumo interior?»

Las zonas principales de produccion son: la Vega del Queiles donde se hallan las poblaciones que al evacuar el informe acerca de la segunda pregunta ha individualizado la Sociedad.

Y en cuanto á la direccion de su tráfico, nada más elocuente que las cifras de lo que esta estacion de Tudela á quien alimentan los pueblos intermedios á Tarazona, ha recibido de los mismos comparada con la

de Castejon; y para marcar la importancia que tiene en la línea de Navarra [se ponen la proporción que guarda con las de Zaragoza y Pamplona, que son las dos principales de la línea en rendimientos.

AÑO DE 1861.

ESTACIONES.	GRAN VELOCIDAD.		PEQUEÑA IDEM.		TOTAL.	
	Rs. vn.	Cts.	Rs. vn.	Cts.	Rs. vn.	Cts.
Zaragoza.	347.453	-69	206.166	-64	523.620	-33
Pamplona.. . . .	608.140	-44	550.690	-80	1.158.837	-24
Tudela.	500.746	-31	211.565	-06	712.311	-37
Alfaro ó Castejon.	89.107	-38	17.970	-00	407.078	-16

De modo que la estación de Tudela produjo en 1861 mucho más que la de Zaragoza y seis veces más que la de Castejon.

AÑO DE 1862.

ESTACIONES.	GRAN VELOCIDAD.		PEQUEÑA IDEM.		TOTAL.	
	Rs. vn.	Cts.	Rs. vn.	Cts.	Rs. vn.	Cts.
Zaragoza.	1.402.674	-69	696.968	-87	2.093.643	-56
Pamplona.. . . .	287.541	-94	1.506.808	-00	1.794.349	-84
Tudela.	786.436	-73	253.780	-02	1.040.196	-75
Alfaro ó Castejon.	220.234	-43	78.221	-76	298.477	-19

El año de 1862 da un resultado de productos en favor de la estación de Tudela, que si bien no llega á las de Pamplona y Zaragoza, es de mucha importancia y un cuádruplo al de la de Castejon y Alfaro.

AÑO DE 1863.

ESTACIONES.	GRAN VELOCIDAD.		PEQUEÑA IDEM.		TOTAL.	
	Rs. vn.	Cts.	Rs. vn.	Cts.	Rs. vn.	Cts.
Zaragoza.	1.319.210	-83	676.891	-92	1.996.102	-75
Pamplona.. . . .	1.287.578	-36	955.169	-07	2.242.747	-43
Tudela.	479.290	-36	371.139	-30	850.429	-66
Alfaro ó Castejon.	253.389	-66	170.294	-17	405.683	-83

Si en las de 1863 no dá Tudela un rendimiento como en 1862, es menester tener presente la completa paralización que hubo en él para extraer frutos del país, y la nulidad de la cosecha de aceite, por la enfermedad de las olivas. Sin embargo, á pesar de esto y de contar la estación de Castejon con la influencia de la línea de Bilbao, que se principió á explotar durante el mismo, en cuyo punto se hace el empalme con la de Navarra, la de Tudela ha rendido un doble que aquella.

Este razonamiento aritmético es la mayor demostración de la importancia que tienen los pueblos, en cuyo favor propone la REAL SOCIEDAD ECONÓMICA que informa la variación del trazado de Soria al empalme con la línea de Zaragoza á Pamplona.

Los productos que ha rendido la estación de Tudela hasta el 31 de Agosto de 1864 desde 1.º de Enero que quedó cerrado el cuadro de 1863, son: por viajeros 323.164—69. Por mercancías 493.090—28.—Total en reales vellon 816.254—97.

X.

Por último; la octava pregunta referente al orden de preferencia con que deban construirse las líneas proyectadas, la Sociedad no vacila en afirmar, que la primera que deba construirse es la de los Alduides que atiende á mayor número de intereses. Despues sin poderse determinar por cuál sea más preferente para establecer su juicio, considera en iguales circunstancias la de Soria por Agreda, Tarazona y Tudela y la que á este último punto proyecta desde Borja en la línea de Madrid á Zaragoza.

XI.

La Sociedad termina aquí su informe no tan fundado como hubiera deseado. Pero le anima una confianza y es, que siendo la más inferior en suficiencia, á no dudarlo, de las respetables Corporaciones que han de mirar y juzgar sus observaciones, lo que indica en él, ya que no pueda llevar á sus ánimos el convencimiento por falta de datos, servirá como iniciativa para que aquellas, con más recursos de todo género, lleguen á presentar como incontrovertible al poder legislativo lo que se propone, cuando pronuncie la última palabra en el asunto, y fije la definitiva clasificación general de los ferro-carriles de España incluyendo, como espera, los tres trazados de que se ha ocupado.

Tudela 28 de Setiembre de 1864.—LA REAL SOCIEDAD ECONÓMICA TUDELANA de los deseos del bien público, y en su nombre,

EL DIRECTOR,
Prudencio Pujadas.

EL SECRETARIO,
Mariano Inda.

Es copia conforme.—Mariano Inda, Secretario.

gen en la estaca de Yuger 757.

Barranco de la Bililla
ranco de la Bililla

uco

co

31^m

268^m

Origen en la estación de Angor 757.

Barranco de la Silla
Barranco de la Silla

Barranco
Barranco

Barranco de Cerajo

Barranco
Barranco Baredo.

Carretera de las Alcañices
Carretera de Soria

Carretera de Barazona

Barranco de las Salinas

Barranco de Valdearcos

Barranco de Forrajinas

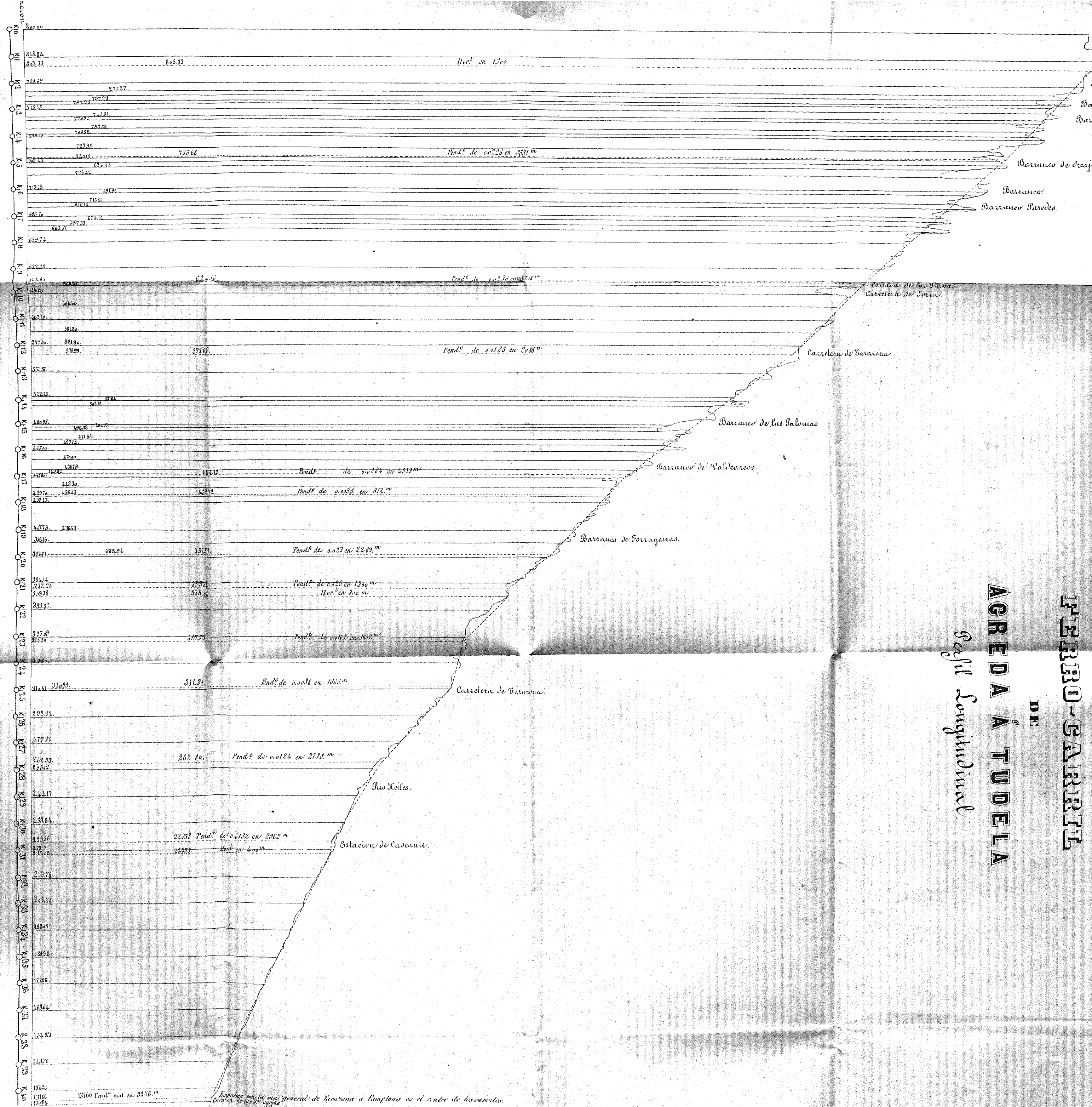
Carretera de Barazona

Rio Keiles

Estacion de Casanule

Empalme con la vía general de Zamora a Pamplona en el centro de las carreteras
Carretera de las Alcañices

FERRO-CARRIL DE AGREDA A TUDELA Según Longitudinal



Escala
1:10000
1 cm = 100 m

